
1 325 ptas.
Ases de la Aviación
SD N
P3059
Editorial Delta, S.A.

Introducción

El apelativo "as" se aplica habitualmente en aviación a aquellos pilotos de caza que alcanzan un determinado número de victorias aéreas. Cuando Estados Unidos se alineó con la Entente durante la primera guerra mundial, el Alto Mando de su servicio aéreo estableció la cifra de cinco derribos confirmados para considerar "as" a un piloto. Desde entonces, esta norma fue adoptada por la mayoría de los beligerantes y es la que perdura en la actualidad. Sin embargo, los diccionarios coinciden en calificar como "as" a quien destaca en el ejercicio de una profesión o de cualquier actividad.

A la hora de estructurar la presente obra, y, por consecuencia, de elegir su título, hemos decidido refundir ambas definiciones por considerar que las dos tienen una aplicación válida si deseamos ofrecer una visión de conjunto de aquellos hombres y mujeres que, no sólo con sus victorias, sino también con su esfuerzo o innovaciones tecnológicas, contribuyeron a cimentar la apasionante historia de la aviación.

En efecto, difícilmente pueden sustraerse a la denominación de ases quienes, por citar algunos ejemplos, cruzaron por primera vez el canal de la Mancha, el Atlántico Sur, o dieron la primera vuelta aérea al mundo. Ases fueron también aquellos aventureros "deportistas" que, con más audacia que sensatez, se atrevieron a alzar el vuelo (cuando lo consiguieron) con aquellos extraños artefactos de madera y tela, con asientos de mimbre (si los había) y en los que el control en vuelo se obtenía mediante sistemas tan extravagantes como peligrosos. Otra categoría de ases la componen la legión de "locos por el vuelo" que, en aras de conseguir velocidades cada vez mayores o batir récords mundiales, se lanzaban en frenética carrera al mando de unas máquinas que, en la actualidad, calificaríamos cuando menos de precarias. Tampoco podíamos olvidar aquí a cuantos perdieron la vida en el intento de superar la barrera del sonido o en el curso de evaluaciones de nuevos prototipos.

Pero en estas páginas el lector no sólo encontrará las vivencias de los autores materiales de las hazañas referidas, sino también las de quienes, con sus conocimientos tecnológicos, científicos o su no siempre bien comprendida política de hombres de negocios, contribuyeron de forma fundamental en el desarrollo de la aviación y en la creación de las máquinas que pilotaron los aviadores famosos.

La aviación militar ha sido el campo donde la ciencia aeronáutica ha efectuado los mayores avances, constituyendo un factor determinante que ha trastocado de forma radical el arte militar clásico. Ases de la aviación fueron quienes, en un pasado no muy remoto, se aventuraron a "insinuar" conceptos tan revolucionarios para la época como que la victoria en la guerra sería para quien detentase el dominio del espacio aéreo.

También cabe considerar ases a aquellos pilotos que, sin ser necesariamente cazadores con un gran número de derribos, despegaron con sus pesados bimotores de un portaviones para bombardear objetivos lejanos, o quienes llevaron a cabo arriesgadas misiones de torpedeamiento sorteando densas barreras antiaéreas, o aquellos que infligieron severas pérdidas económicas y administrativas al enemigo atacando convoyes ferroviarios, puentes, camiones o enclaves industriales.

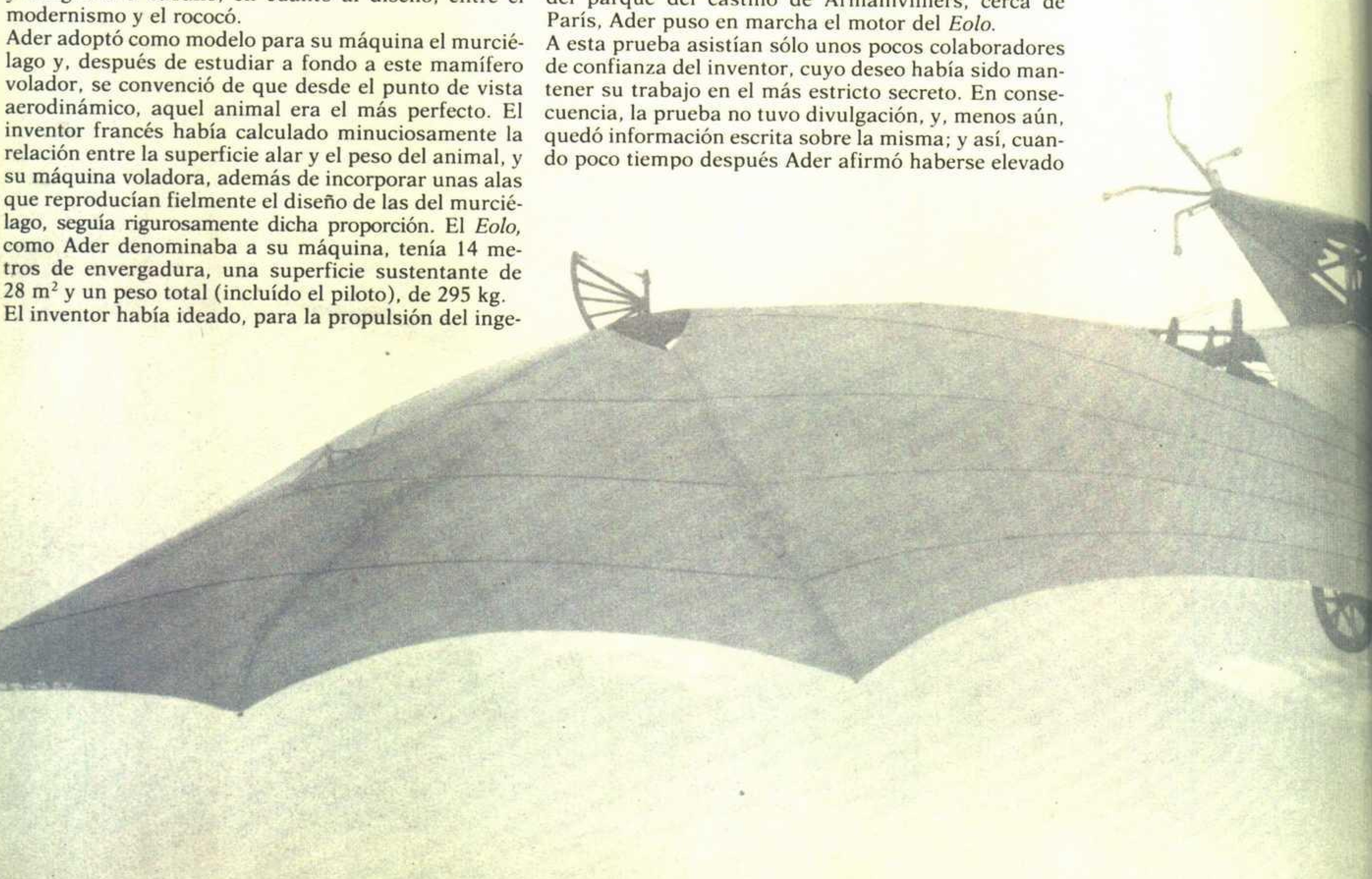
Finalmente, en estas páginas tendrán como es lógico amplio eco los pilotos de caza que, con un número de victorias que va desde las cinco mínimas hasta cifras realmente increíbles, consiguieron la admiración de sus conciudadanos, el respeto de sus enemigos y un lugar indiscutible en la galería de grandes protagonistas de la Historia de la Aviación.

¿El antecesor de los Wright?

El salto de 50 metros que, en 1890, realizó secretamente Ader en su extraño murciélago mecánico, constituye para muchos el primer vuelo con motor

En la actualidad, aún hay quienes ponen en duda que el primer vuelo con motor lo protagonizaron los hermanos Wright, en 1903, en un avión pilotado. Hasta mediados de la década de los cincuenta, los soviéticos sostenían firmemente que el primer hombre que había volado con una máquina dotada de motor más pesada que el aire había sido el inventor ruso Aleksandr Fedorovic Mozasjkij, en 1884.
Aunque actualmente la URSS ha desistido en su reivindicación de Mozasjkij, los franceses siguen afirmando la primacía de su compatriota, Clément Ader, que habría realizado un vuelo con una extraña máquina de su invención en 1890, es decir trece años antes de la hazaña de los hermanos Wright.
Ader nació en Nuret, cerca de Toulouse, el 12 de abril de 1841 y se diplomó en ingeniería, en la especialidad de caminos y puentes; pero debido a su carácter, que le impulsaba a interesarse por cualquier novedad tecnológica, tras afincarse en París, dedicó su atención a los sistemas de telefonía, que por entonces se hallaban en amplio desarrollo en la capital francesa.
Para mejorar ese incipiente medio de comunicación, Ader inventó y patentó diversos tipos de micrófono que le proporcionaron una pequeña fortuna, que invirtió en la realización de una máquina voladora, en cuyo proyecto había comenzado a trabajar en 1880.
Contemplada retrospectivamente, la máquina de Ader parece salida de una obra de H.G. Wells o de una de esas ilustraciones deliciosas del francés Antoine Robida, precursor de una ciencia-ficción repleta de aviones y dirigibles a caballo, en cuanto al diseño, entre el modernismo y el rococó.
Ader adoptó como modelo para su máquina el murciélago y, después de estudiar a fondo a este mamífero volador, se convenció de que desde el punto de vista aerodinámico, aquel animal era el más perfecto. El inventor francés había calculado minuciosamente la relación entre la superficie alar y el peso del animal, y su máquina voladora, además de incorporar unas alas que reproducían fielmente el diseño de las del murciélago, seguía rigurosamente dicha proporción. El *Eolo,* como Ader denominaba a su máquina, tenía 14 metros de envergadura, una superficie sustentante de 28 m^2 y un peso total (incluído el piloto), de 295 kg.
El inventor había ideado, para la propulsión del ingenio, un motor de vapor de dos cilindros que pesaba 91 kg (comprendidos 30 de agua y 10 de alcohol, que se utilizaba como combustible para calentar el agua y producir vapor) y desarrollaba una potencia de 20 hp, obtenida a partir del accionamiento de una hélice cuatripala de unos tres metros y medio de diámetro, construida (quizá para dotar al conjunto de otro delicado detalle modernista) con hojas de bambú casi rígidas.
Las alas, cuyas nervaduras de madera estaban cubiertas de seda, no tenían planos de control. La máquina carecía de cola (en realidad era lo que hoy se denomina ala volante) y el puesto del piloto se hallaba situado detrás del motor. El tren de aterrizaje estaba constituido por dos ruedas anteriores y una posterior, esta última orientable.
Tras ocho años de trabajos, la máquina estuvo dispuesta para la primera prueba, que se realizó el 9 de octubre de 1890. A las cuatro de la tarde, en un prado del parque del castillo de Armainvilliers, cerca de París, Ader puso en marcha el motor del *Eolo.*
A esta prueba asistían sólo unos pocos colaboradores de confianza del inventor, cuyo deseo había sido mantener su trabajo en el más estricto secreto. En consecuencia, la prueba no tuvo divulgación, y, menos aún, quedó información escrita sobre la misma; y así, cuando poco tiempo después Ader afirmó haberse elevado

El interés militar por el experimento efectuado con el Eolo *procuró al ingeniero Ader pedidos y financiación por parte del Ministerio de la Guerra francés, pero ni con el* Eolo *en otros experimentos, ni con los diversos aparatos voladores que diseñó (como el* Avión III *reproducido sobre estas líneas), el inventor consiguió repetir el primer polémico vuelo* (L'arte del volo, *ed. Mursia*).



con su máquina y recorrido unos 50 metros, tropezó con una fuerte incredulidad.

En 1907, en su libro *La primera etapa de la aviación militar en Francia,* Ader explicaba el misterio en que había envuelto la prueba con estos términos: «Convencidos de que la aviación debía utilizarse primordialmente para la defensa nacional, siempre habíamos realizado nuestros trabajos con el máximo secreto... En una de las pruebas efectuadas el 9 de octubre de 1890, en el parque de Armainvilliers, el *Eolo* se elevó por primera vez y realizó un recorrido de unos cincuenta metros por efecto de su propia fuerza motriz. Este acontecimiento no quedó reflejado en ningún acta, pero nuestros colaboradores colocaron trozos de carbón en el lugar exacto desde donde se había elevado. Las pruebas no tuvieron continuidad porque se produjo una importante avería en el generador de vapor».

Del «Eolo» al «Avión»

Dejando aparte la falta de pruebas fehacientes, existe una gran diferencia entre el «saltito» de Ader y el vuelo de los hermanos Wright en 1903. En efecto, además de la mayor duración, distancia y altura que alcanzaron los Wright con su aparato, éstos utilizaron una máquina dotada de sistemas de estabilidad y gobernabilidad, dos cualidades de las que carecía el gigantesco murciélago mecánico del inventor francés y que son precisamente las que hacen de un aparato volador un auténtico aeroplano. Por lo tanto, la reivindicación de Ader no deja de ser un puro academicismo.

Pese al discutible alcance del experimento, la profecía de Ader respecto al potencial militar del avión atrajo el interés del Ministerio de la Guerra francés. Su titular, Freycinet, ordenó poner a disposición de Ader la importante suma de 300000 francos para que el inventor construyera (como estipula un contrato fechado el 3 de febrero de 1892 entre Freycinet y Ader) un avión capaz de transportar una o dos personas aparte del piloto, «o bien material combustible o explosivo». Además, el aparato tenía que «poder elevarse a varios centenares de metros y desarrollar una velocidad mínima de 15 metros por segundo» y «ser totalmente gobernable y maniobrable a lo largo de un itinerario determinado, pasando exactamente por encima de un punto previsto».

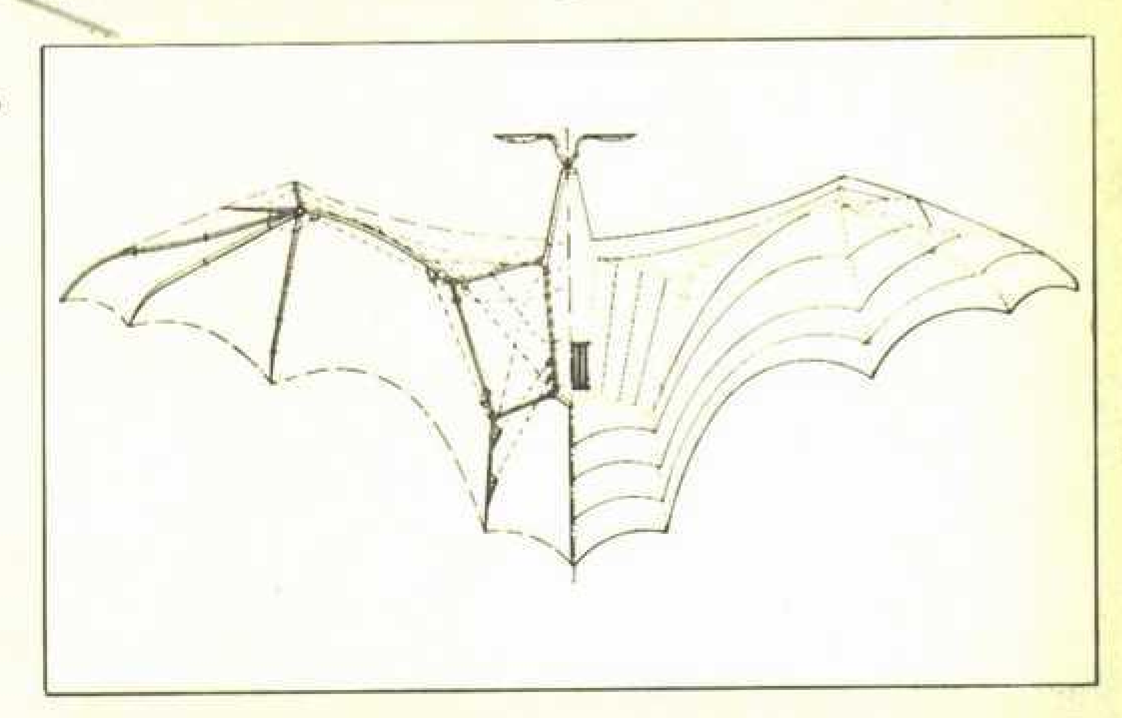
En 1893, de aquel contrato surgió un aeroplano semejante al *Eolo* que Ader bautizó con un nombre que más tarde se incluiría en el léxico de gran parte de idiomas: *Avión*. Sin embargo, el proyecto no pudo llevarse a término por falta de fondos.

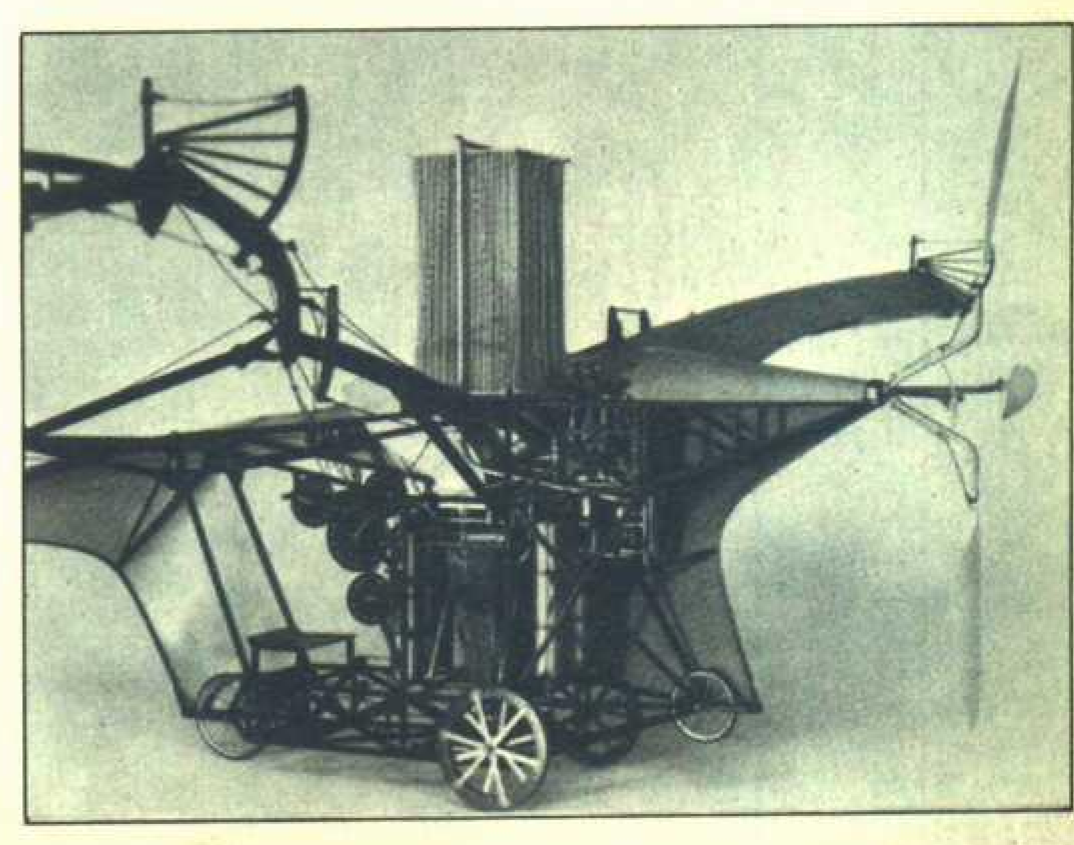
El 12 de octubre de 1892, Ader, merced a una posterior asignación de 250000 francos, presentó el *Avión III* a una comisión militar. El aparato era una copia del diseño del *Eolo*, pero contaba con dos motores de vapor de 20 hp que accionaban dos hélices. La prueba se realizó en una absurda pista circular (pues según Ader en ella resultaba más seguro el despegue), pero el aparato tuvo un final desastroso: durante el recorrido, una ráfaga de viento lateral hizo que se inclinara de costado y sufrió graves daños al chocar contra el suelo.

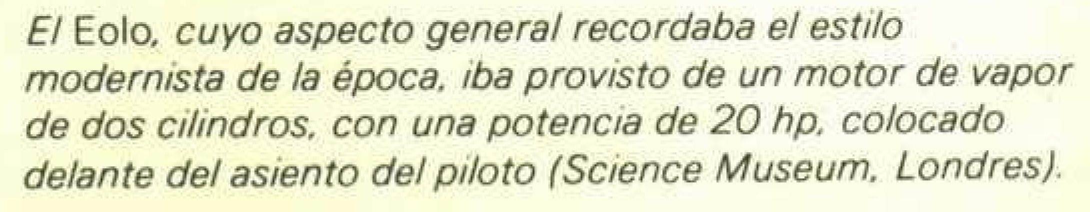
Ader resultó ileso, pero amargado por el percance abandonó la empresa. Desde entonces y hasta su muerte, acaecida el 3 de mayo de 1925 en Toulouse, continuó sus estudios sobre teoría aeronáutica y publicó algunas obras relacionadas con la utilización bélica de los aviones. Su «primer vuelo» de 1890, incorporado a la historia con un gran interrogante, le valió la más codiciada condecoración francesa: la Legión de Honor.

Fuera de Francia, sus experimentos inspiraron a un inventor británico, sir Hiram Stevens Maxim, pero su prototipo fue otro fracaso, pues el biplano construido por Maxim en 1894 no logró elevarse. Su inventor, en lugar de pasar a la posteridad como pionero de la aviación, lo hizo como inventor de una ametralladora que revolucionó la tecnología de los armamentos.

Como puede observarse en el modelo y diseño de la derecha, el Eolo *era un ala volante parecido a un enorme murciélago: las alas eran de seda y la hélice cuatripala estaba realizada con hojas de bambú rígidas (Science Museum, Londres).*







El Eolo, *cuyo aspecto general recordaba el estilo modernista de la época, iba provisto de un motor de vapor de dos cilindros, con una potencia de 20 hp, colocado delante del asiento del piloto (Science Museum, Londres).*

Un récord imbatido

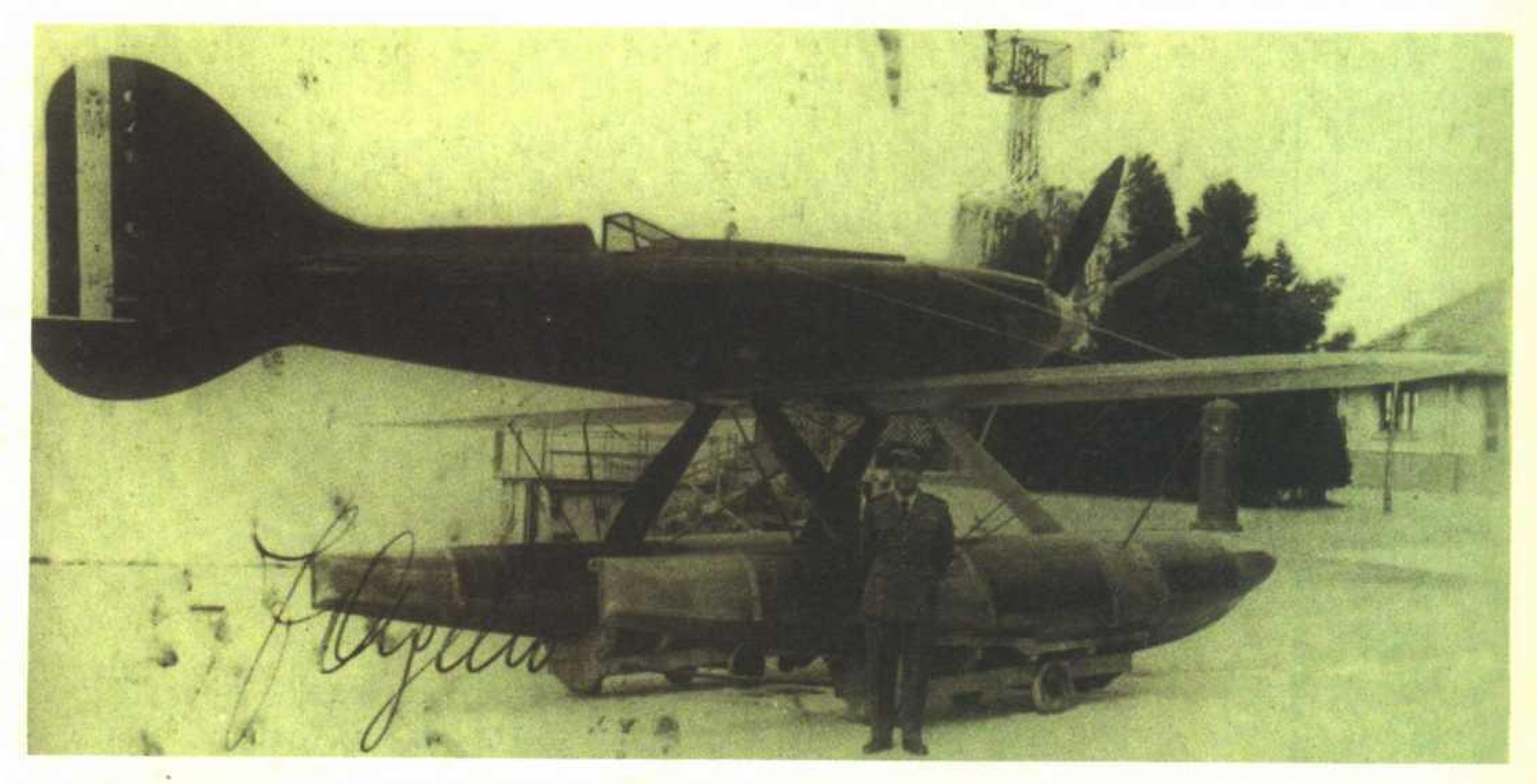
El récord de Agello marcó un hito en la investigación aeronáutica de los años treinta, y aún sigue vigente para la categoría de los hidros

No cabe duda que 1933 fue el año de los ases de la acrobacia y de la velocidad; en septiembre de 1931 finalizaba en Calshot el trofeo Schneider con la victoria definitiva de los ingleses. Sin embargo, en Desenzano del Garda, donde se hallaba la sede de la unidad de Alta Velocidad, los pilotos italianos se preparaban para otras competiciones, en especial para reconquistar el récord mundial de velocidad, que el piloto británico Stainforth había establecido en 645 km/h. El hombre que el coronel Mario Bernasconi, comandante del grupo, había designado para ese cometido era el subteniente Francesco Agello

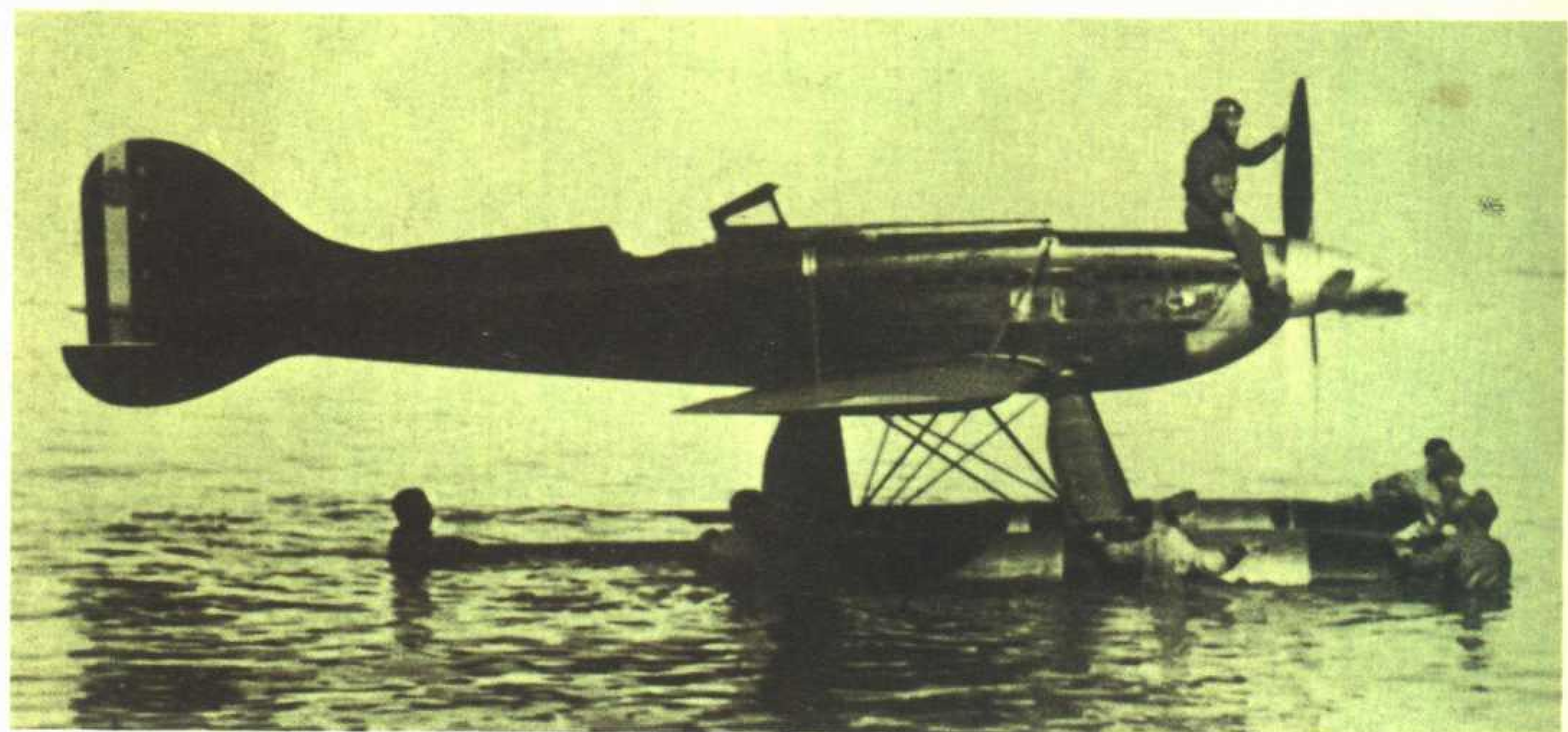
El pequeño suboficial era natural de Casalpusterlengo (Milán) y había nacido el 27 de diciembre de 1903. Obtuvo el título de piloto militar en mayo de 1924 y en 1928 ingresó en la unidad de Alta Velocidad. En la edición de 1929 del trofeo Schneider, acudió a Calshot como reserva, pero no pudo participar en la misma por no hallarse a punto el hidroavión FIAT C 29. Agello era el militar de menor graduación del 1[er] curso de velocistas. Tenía el grado de sargento primero y procedía de la especialidad menos brillante de la aeronáutica: el reconocimiento. Pero pese a sus modestas credenciales, poseía las cualidades propias de un buen piloto, como lo demostró sobradamente en Desenzano; no se trataba de efectuar acrobacias, sino de hacer volar aeroplanos especiales, y en realidad, despegues y amarajes aparte, Agello era único. «Los accidentes con el C 29 —recuerda en la actualidad el general Remondino— no pueden imputársele, pues se debieron a imponderables: las olas producidas por una barca o algún objeto flotante. El teniente Ariosto Neri también era un piloto excepcional; pero Agello, en la economía del vuelo, conseguía rendimientos inmejorables. A pesar de que no tenía la preparación técnica de los otros pilotos, sabía sacar ventaja para alcanzar una situación favorable, llevando a la práctica ciegamente la voluntad de Bernasconi. De este modo conquistó Agello el récord por excelencia: el de velocidad absoluta.»

En busca del récord

El primer hidroavión de carreras Macchi MC 72, equipado con motor FIAT AS 6, que habría debido partici-



Una foto autografiada de Agello en Desenzano, el 10 de abril de 1933, junto al hidro de carreras Macchi Castoldi 72 con el que el subteniente italiano alcanzó el récord de velocidad a 682 km/h (Archivo Apostolo).



A la izquierda: Agello sentado a horcajadas sobre la proa del MC 72 tras el espectacular vuelo de 1934, en el que estableció el récord absoluto mundial de velocidad en 709 km/h. A la derecha: el famoso hidroavión de carreras, un monoplano de fuselaje aerodinámico, cuyos flotadores se utilizaban también como depósito de carburante (Publifoto; IGDA).

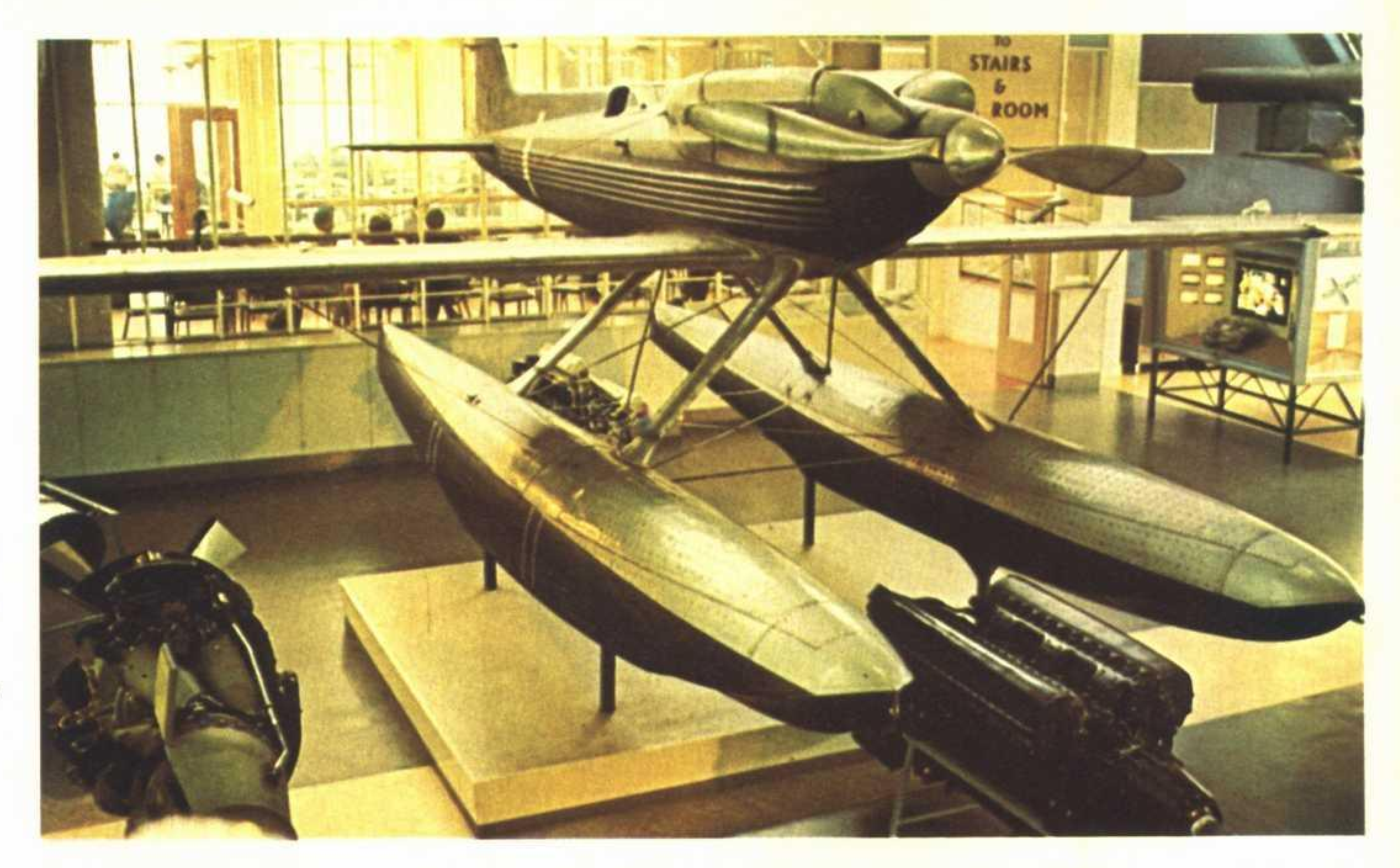
Macchi MC 72

Dimensiones
envergadura: 9,48 m
longitud: 8,32 m
altura: 3,30 m
superficie alar: 15 m^2

Pesos
vacío 2 500 kg
total máximo: 3025 kg

Planta motriz
un motor FIAT AS 6a de 24 cilindros, de 3 100 hp

Prestaciones
velocidad máxima: 709,209 km/h



El Supermarine S 6B con el que los ingleses conquistaron en Calshot, en 1931, la tercera victoria consecutiva del trofeo Schneider (las anteriores las consiguieron en 1927 y 1929), adjudicándose el codiciado premio, con una velocidad de 547 km/h (Archivo Apostolo).

par en la última edición del trofeo Schneider, llegó a Desenzano en junio de 1931. Su puesta a punto resultó desde el primer momento muy laboriosa y Bernasconi comprendió que sólo un piloto como Agello sería capaz de hacerse con semejante aparato, que requería una extrema sensibilidad y una concentración absoluta durante su duro programa de puesta a punto. Después de que el teniente Giovanni Monti probara el nuevo avión, Bernasconi quiso que lo pilotara Agello, quizás pensando que iba a ser necesario un reserva. Monti cayó y le sustituyó el teniente Stanislao Bellini; cayó Bellini y le remplazó Neri, quien llevó a cabo la preparación del hidro. Agello quedaba siempre de reserva, realizando vuelos de prueba de menor envergadura. Pero cuando Neri pereció en un accidente de vuelo, Agello hubo de dedicarse por entero a la puesta a punto del MC 72.

La preparación del hidro para la conquista del récord requirió varios meses, y se prolongó casi hasta finales de abril de 1933. El cerebro era Bernasconi y el brazo ejecutor Agello. El MC 72 poseía sin duda posibilidades intrínsecas de ganar a cualquier otro aparato de sus mismas características, y en muchos vuelos de prueba sobre el circuito y sobre la base había demostrado que podía superar sobradamente la velocidad alcanzada por Stainforth. Tras unos días de espera, el 10 de abril de 1933 pareció que era la fecha más favorable para el intento. Agello, que desde hacía una semana no dejaba de observar las condiciones meteorológicas, efectuó un vuelo de prueba sobre el circuito y se dispuso a acometer la gran empresa con calma y serenidad. Después de un breve reposo, puso en funcionamiento el motor y despegó de las aguas del lago, alcanzando sin excesiva dificultad una media de 682,403 km/h en las cinco pasadas reglamentarias, controladas por los cronometradores oficiales del Aereo Club de Italia.

Pero esto no era más que el inicio, ya que a principios de 1934 el programa de Alta Velocidad de Desenzano tenía previsto superar el récord que había establecido Agello el año anterior.

Las intenciones de los responsables de Desenzano eran superar los 700 km/h: sobre el éxito de la prueba no había ninguna duda, ya que el motor del MC 72, en el vuelo de 1933, pudo haber desarrollado más de los 2600 hp conseguidos; además, en Desenzano proseguían ininterrumpidamente, durante varios meses, los trabajos en el motor del hidro. Durante un vuelo de entrenamiento Agello alcanzó los 730 km/h, pero al no haber cronometradores oficiales no se pudo homologar el resultado. Se realizaron innumerables pruebas, pero hasta el 23 de octubre de 1934 el aparato no estuvo dispuesto para la prueba definitiva. Primero voló Bernasconi para examinar la situación y luego Agello, tras las oportunas comprobaciones, dio su visto bueno. Despegó a las 14,56 y el vuelo no duró más de 15 minutos, los necesarios para efectuar cuatro pasadas sobre la base.

Agello supera los 700 km/h

El hidroavión pasó primero sobre Manerba y luego sobre Miniga, dos bases distantes 3 kilómetros entre sí. Debe advertirse que el MC 72 se adentraba casi 20 km en tierra firme teniendo como punto de referencia la cúpula de la catedral de Montichiari. En el trayecto de norte a sur, el piloto no lograba ver la cúpula hasta después de recorrer varios kilómetros, por lo que durante casi un minuto y medio debía seguir la ruta, indicada por la posición de las casetas de la base, sin ver el punto en que tenía que virar. En la segunda pasada de sur a norte, los puntos de referencia eran los mismos, es decir las montañas sobre Salò a estribor y la Rocca di Manerba justo a proa. En la primera pasada se registró una velocidad de 705,822 km/h, en la segunda 710,432, en la tercera 711 y en la cuarta 709,444, lo que suponía una velocidad media de 709,209 km/h. Agello había pulverizado el récord, superándose a sí mismo. Un récord que sólo sería batido cinco años más tarde y con un avión con tren de aterrizaje de ruedas.

Finalizada la prueba, Agello no efectuó el viraje sobre el estanque de fondeo como en la pasada anterior, sino que amaró rápidamente. Baldi, un compañero que llegó al cabo de unos minutos al lugar en que se había posado el aparato, encontró al pequeño aviador sentado a horcajadas sobre la proa del hidro; la causa de esta extraña postura era que al acabarse el carburante y quedar vacíos los depósitos anteriores de los flotadores, el MC 72 tendía a hundirse de cola. Francesco Agello, que entretanto había sido ascendido a teniente, pasó a continuación en calidad de piloto de pruebas a la Reggiane y luego a la Breda. Cuando probaba en vuelo un Macchi 202, de esta última empresa, Agello colisionó con otro Macchi 202 pilotado por Masiero y murió trágicamente. El accidente se produjo en la localidad de Cinisello el 27 de noviembre de 1942.

Un as de los "auxiliares"



Las audaces proezas que protagonizó Max Aitken durante la Batalla de Inglaterra, lo convirtieron en auténtico as de la aviación

John William Maxwell Aitken —«Max» para sus amigos— nació en Montreal el 15 de febrero de 1910 y era hijo de Max Aitken senior, lord Beaverbrook, más tarde magnate de la prensa. Se educó en Inglaterra, en Westminster y en el Pembroke College de Cambridge, donde obtuvo un galardón en fútbol y estuvo a punto de ganar un handicap de golf; a continuación se incorporó a la aviación civil, pilotando aviones comerciales a través de Europa y EE UU, ocupación en cuyo desempeño logró varios récords.

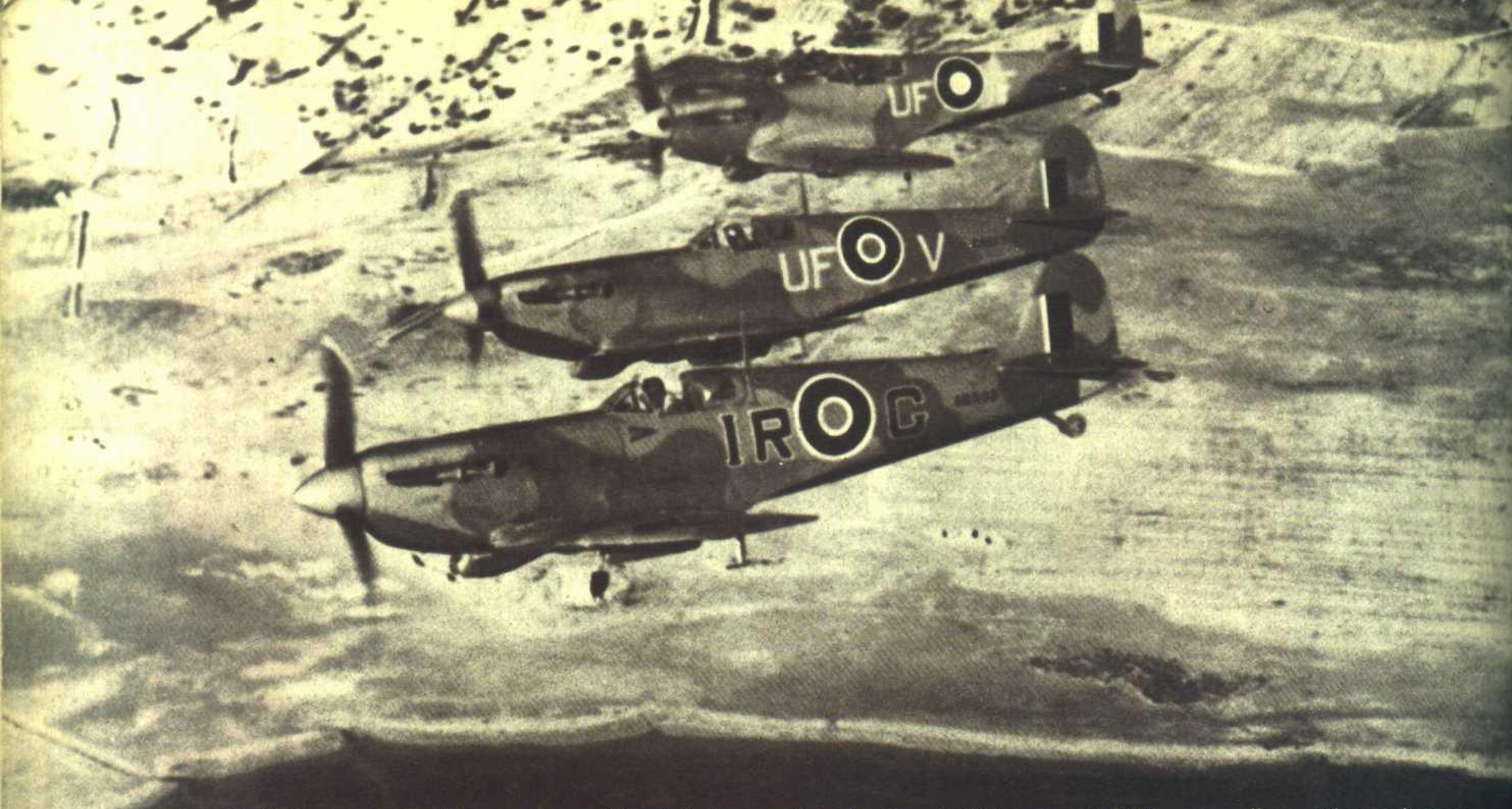
Más tarde entró en el mundo de la prensa, aunque no rompió los lazos que le vinculaban con la aviación, y así, en julio de 1935, se alistó en el 601° Squadron de la Fuerza Aérea Auxiliar. En aquella época, este escuadrón disponía de Hawker Hart convertidos en «cazas» y los pilotos de la unidad se autodenominaban «La Legión».

Al inicio de las hostilidades, en septiembre de 1939, el 601° Squadron tenía su base en Biggin Hill (Kent) y estaba equipado con improvisados «cazas» Bristol Blenheim 1F. El 28 de noviembre se produjo el bautismo de fuego de «La Legión», cuando seis Blenheim, secundados por otros seis aparatos del mismo tipo del 25° Squadron, efectuaron el primer ataque de largo alcance contra objetivos alemanes. Partiendo de Bircham Newton a media tarde, Max Aitken, que mandaba la segunda formación de tres Blenheim, detrás del comandante de la escuadrilla Mike Peacock, alcanzó su objetivo: la base alemana de hidroaviones de Borkum, que quedó destrozada. Todos los aparatos regresaron sin novedad a su base y Peacock recibió posteriormente la *Distinguished Flying Cross* (cruz al mérito de vuelo).

Trasladada a Tangmere a principios de 1940, «La Legión» comenzó a ser reequipada con cazas Hurricane, y muy pronto entró en contacto con la retaguardia francesa que luchaba a la desesperada, cuando en mayo se produjo la «guerra relámpago» sobre los Países Bajos. El 16 de mayo, la mitad de los efectivos de combate del 601° Squadron se desplazaron a Merville, donde se unieron a un destacamento del 3er Squadron. Dos días después la unidad reclamaba siete victorias, incluidos dos Heinkel 111 derribados por Aitken. Al día siguiente, Aitken destruyó un tercer Heinkel y un Junkers 87 y reclamaba otros dos derribos más como probables. Al cabo de una semana los exhaustos pilotos del 601° fueron retirados a Tangmere y el 6 de



A la izquierda: Max Aitken fotografiado en su despacho. Abajo: los cazas Blenheim Mk 1 del 601° Squadron volando en escalón, en 1939. El aparato UF-R, en primer término, estaba pilotado por Roger Bushell, quien organizó la Gran Evasión de 1944 y más tarde fue asesinado por la Gestapo (Chaz Bowyer).



El comandante de Ala Ian Gleed (condecorado con la orden al mérito en el servicio y la cruz al mérito de vuelo) en el Spitfire Vb. AB502, dirige a otros dos cazas del 601° Squadron en un vuelo sobre África del Norte, en 1943. Aitken era comandante del grupo responsable de la defensa de caza del sector (Imperial War Museum).

junio Aitken era ascendido a jefe de escuadrón de «La Legión». El 26 de ese mismo mes, Aitken destruyó un Heinkel 111 de patrulla nocturna y al cabo de una semana era condecorado con una cruz al mérito de vuelo: en la citación se le acreditaban ocho victorias hasta la fecha. El 7 de julio participó en la destrucción de un Dornier, pero dos semanas más tarde fue apartado del servicio activo y trasladado al Ministerio del Aire.

Más victorias nocturnas

Durante casi un año Aitken permaneció en la Dirección de Operaciones, pero ante su persistencia fue transferido de nuevo al servicio activo: el 16 de agosto de 1941 fue nombrado comandante del 68° Squadron, una unidad de caza nocturna con base en Coltishall, al norte de Norwich. Inicialmente, la unidad estaba equipada con Blenheim, pero pronto dispuso de Bristol Beaufighter. Entre abril y julio de 1942 Aitken reclamó cinco derribos de bombarderos nocturnos de la Luftwaffe —tres Dornier y dos Junkers 88— y en agosto le concedieron una *Distinguished Service Order* (orden al mérito en el servicio); en la citación se le acreditaban 14 victorias.

De nuevo en un despacho

En febrero de 1943 los ataques nocturnos de la Luftwaffe habían disminuido, y Aitken, siempre deseoso de estar en el servicio activo, pidió personalmente a su comandante Sholto Douglas que le permitiera acompañarle al escenario bélico de Oriente Medio. Aitken, ahora como comandante de ala, fue destinado al cuartel general de Caza Táctica del Mediterráneo oriental, con sede en El Cairo, otro destino burocrático. Apenas incorporado a su destino, empezó a tejer sus intrigas para lograr un puesto en el servicio activo. De este modo, en julio de 1943, cuando fue ascendido a capitán de grupo, Aitken se convirtió en comandante del 219° Group, cuyo cuartel general se hallaba en Alejandría, donde se hizo cargo de la defensa de caza de la zona costera de África del Norte, desde Trípoli hasta el delta del Nilo. Al poco tiempo de incorporarse a su nuevo destino, Aitken organizó un ataque ofensivo contra la isla de Creta, ocupada por los alemanes, al que siguieron poco después múltiples incursiones ofensivas en el Egeo. Un ejemplo de su inquieta agresividad se demostró durante la famosa «Fiesta Junkers» del 5 de marzo de 1944: en aquella ocasión tomó «prestado» un caza Beaufighter del 46° Squadron y destruyó personalmente dos Junkers 52 y reclamó otros dos derribos como «probables».

A finales de 1944, Aitken fue destinado a Gran Bretaña, pero de inmediato acudió en busca de Sholto Douglas para que le concediera otro destino en el servicio activo. Y así, fue designado capitán de grupo al mando de una nueva ala de ataque del Mando Costero que se estaba formando en Banff (Escocia), y cuya misión consistiría en destruir las flotas mercante y de guerra alemanas en aguas noruegas y en las zonas más septentrionales del Mar del Norte. Con sus ataques de largo alcance contra buques mercantes, el ala al mando de Aitken, compuesta íntegramente por Mosquito, se apuntó una larga racha de éxitos.

El 9 de abril de 1945, por ejemplo, hundieron con cohetes 3 submarinos alemanes, a los que siguió un cuarto diez días más tarde. El 21 de abril, cuando regresaban de un ataque contra barcos mercantes, los Mosquito se tropezaron con una formación de 18 torpederos Junkers, nueve de los cuales fueron destruidos en el combate que se entabló a continuación. El 8 de mayo de 1945 finalizaba oficialmente la guerra en Europa, pero Aitken, aunque sólo fuera por satisfacer su intuición periodística, realizó una última salida, una incursión antibuque en las proximidades de Aalborg (Dinamarca).

Reforma de «La Legión»

Aquel año se celebraron en Inglaterra las primeras elecciones después de la guerra y Max obtuvo un escaño de diputado conservador por Holborn, que conservó hasta 1950. Al abandonar la RAF ocupó el cargo de director gerente del *Sunday Express*, una empresa del imperio paterno. A pesar de ello no rompió sus lazos con la aviación. En junio de 1946, el 601° Squadron —«La Legión»— fue reestructurado en Hendon, equipado en un principio con Harvard de entrenamiento y finalmente con Spitfire XIV. Max fue nombrado de nuevo jefe de escuadrón y comandante de aquella unidad. En 1948, a causa de las crecientes exigencias de su negocio y de sus ocupaciones parlamentarias, Aitken tuvo que abandonar apesadumbrado el mando del 601°. Posteriormente se le concedió el título de sir y se hizo cargo de la presidencia del consejo de administración de Beaverbrook Newspapers.

Epopeya sobre el Atlántico

Con un frágil bimotor sobrecargado de gasolina, Alcock y Brown efectuaron en 1919 la primera travesía del Atlántico entre nieblas y tormentas

El 1 de abril de 1913, diez años después del primer vuelo controlado de un aparato con motor (el de los hermanos Wright), el propietario del diario londinense *Daily Mail*, lord Northcliffe, ofreció un premio de diez mil libras esterlinas para el primer aviador o aviadores que lograran atravesar el Atlántico. No se trataba de una empresa fácil, considerando el nivel en que se hallaba la tecnología aeronáutica de la época; sin embargo, diversos pilotos y fabricantes empezaron a pensar seriamente en aquel desafío.

El estallido de la guerra mundial frenó la iniciativa, pero apenas cesaron las hostilidades (en realidad cuatro días antes del armisticio, en noviembre de 1918) la prensa anunciaba que la carrera del Atlántico se abría de nuevo «...para estimular la producción de motores más potentes y de aeroplanos más eficaces». Los pilotos aspirantes debían cumplir ciertos requisitos, entre ellos, efectuar la travesía en un plazo máximo de 72 horas, realizar un solo amaraje en todo el trayecto, quedando prohibida la participación de aparatos o pilotos del bando enemigo.

Además, en la prueba sólo podían participar pilotos civiles, que debían someterse en todos sus detalles al control imparcial del Aeroclub británico. No se especificaba el sentido de la travesía (Este-Oeste o viceversa): lo importante era efectuar un vuelo directo intercontinental.

De inmediato, fabricantes británicos y norteamericanos se pusieron manos a la obra, proyectando aviones de diseño especial para la empresa. Sin embargo, todos quedaron a la zaga de la marca Vickers Aviation, que ya disponía de un modelo susceptible de acometer la travesía: el bombardero bimotor Vickers Vimy, proyectado en 1917 para ataques de largo alcance sobre Alemania. El prototipo había efectuado el vuelo de prueba en noviembre de aquel mismo año y en 1918 se había iniciado su producción (aunque sólo dio tiempo a desplazar un ejemplar a Francia, en octubre de 1918, antes de que finalizara el conflicto, sin que llegara a ser empleado operativamente).

Un Vimy equipado con motores Rolls-Royce Eagle VIII de 360 hp, desprovisto de todo tipo de accesorios militares, fue modificado para la travesía atlántica, con la adición de dos depósitos complementarios que aumentaban las reservas de carburante a 3500 litros y la autonomía teórica máxima a 4000 km. Se eliminó el puesto del tercer tripulante y el de los pilotos fue ampliado para que pudieran acomodarse dos personas lado a lado, en lugar de en tándem como en la versión original militar. Ahora sólo faltaba encontrar los dos pilotos.

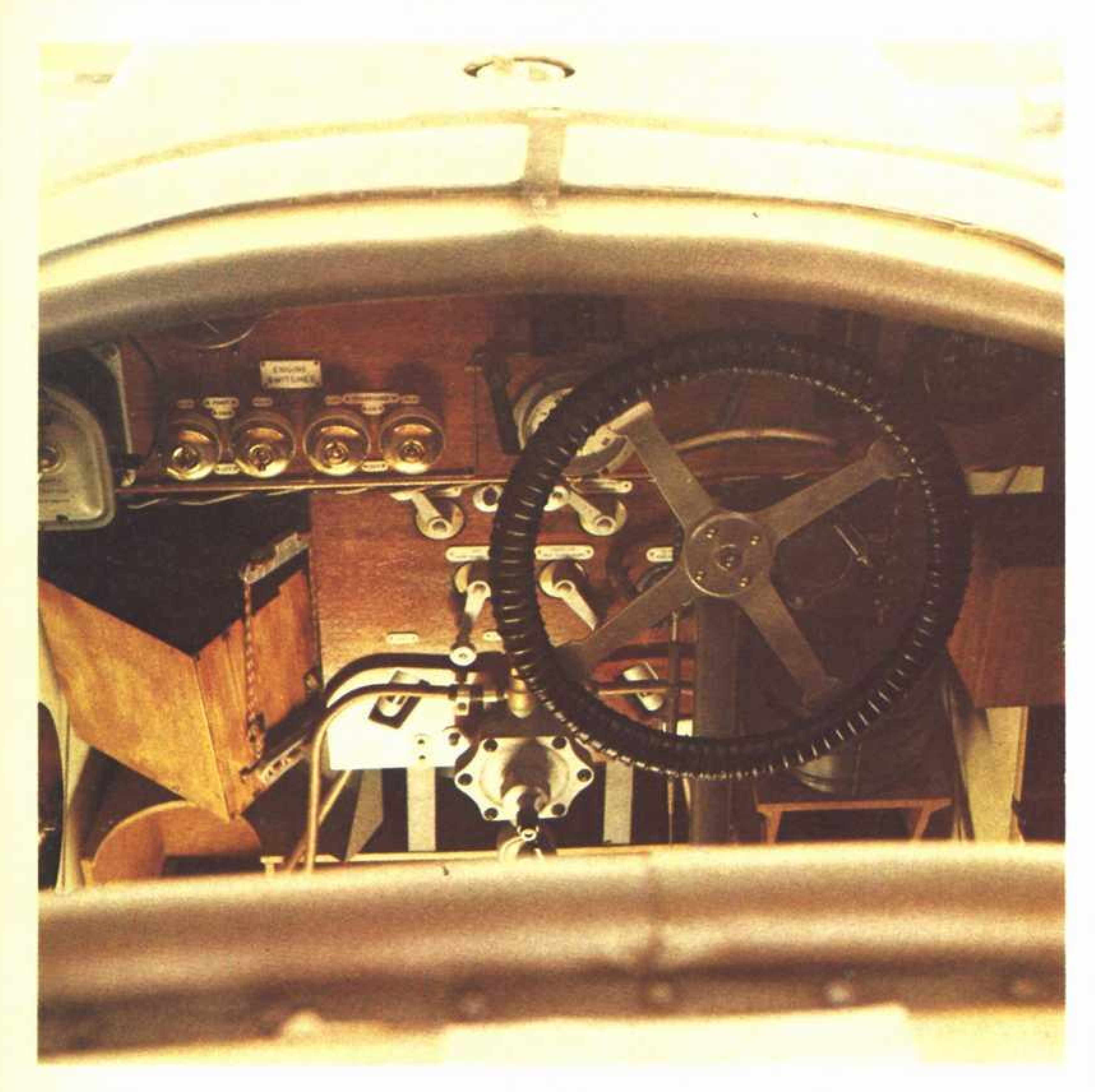
Dos voluntarios

El 11 de marzo de 1919, un piloto de la RAF desmovilizado el día anterior entró en tromba en las oficinas de la Vickers, en Brooklands, exclamando más o menos: «Bien, yo soy el hombre ideal para el puesto adecuado». Se trataba de John Alcock, capitán piloto con título nº 368 de 1912 y preparación a nivel de ingeniero. En la contienda se había distinguido como un experto y valeroso piloto, y durante tres años había sido instructor en la aviación de la marina.



Un final humillante para una «empresa épica»: el Vimy de Alcock y Brown con el morro hundido en el fresquedal de Derrygimla, en Clifden. Con esta travesía atlántica de 16 horas y 27 minutos, los dos ingleses transformaron en realidad lo imposible (Illustrated London News).





Tres semanas más tarde, apareció en las oficinas de la Vickers el hombre que se convertiría en compañero de Alcock en la aventura transatlántica: Arthur Whitten Brown, nacido en Glasgow en 1886 y seis años mayor que Alcock (nacido en Manchester en 1892), que durante la primera guerra mundial había servido como observador en el Royal Flying Corps. Cuando regresó a Gran Bretaña, se colocó en una fábrica de motores de aviación.

Preparativos para el vuelo

Los dos aventureros no perdieron tiempo en estudiar los detalles de la empresa: había que contar con un numeroso séquito de competidores que estaban muy adelantados en los preparativos. Para reducir al mínimo el trayecto océanico, Alcock y Brown decidieron despegar de Terranova y seguir la ruta oeste-este (a lo largo de la cual tendrían además el viento a favor). Tras un único y breve vuelo de prueba realizado el 18 de abril de 1919, Alcock decidió partir hacia Terranova al frente de un equipo de 13 técnicos que le facilitó la Vickers.

Un primer grupo, en el que viajaban Alcock y Brown, salió por vía marítima hacia América el 4 de mayo, precediendo por unos días al resto del equipo que embarcó en el mercante *Glendevon,* el cual transporta-

EL VIMY DE ALCOCK Y BROWN

ailerons: alerones — *airspeed indicator head:* sonda anemométrica — *bottom aileron:* alerón inferior — *elevator control wires:* cables de control del timón de profundidad — *elevators:* timones de profundidad — *engine:* motor — *exhaust pipes:* tubos de escape — *landing wheels:* ruedas del tren de aterrizaje — *petrol tanks in body:* depósitos de carburante en el fuselaje — *port engine nacelle:* góndola motora babor — *propeller:* hélice — *rudder:* timón de dirección — *rudder control wires:* cables de control del timón de dirección — *starboard engine nacelle:* góndola motora estribor — *tailplane:* estabilizador — *upper wing:* plano superior — *water pipes:* tubos de la instalación de la refrigeración.

AIRS
PORT ENGINE N
AILERONS
ELEVATOR CONTROL WIRES
ELEVATORS
TAIL-PLANE
RUDDER CONTROL WIRES
PETROL TANKS IN BODY
RUDDER
EXH PIPE

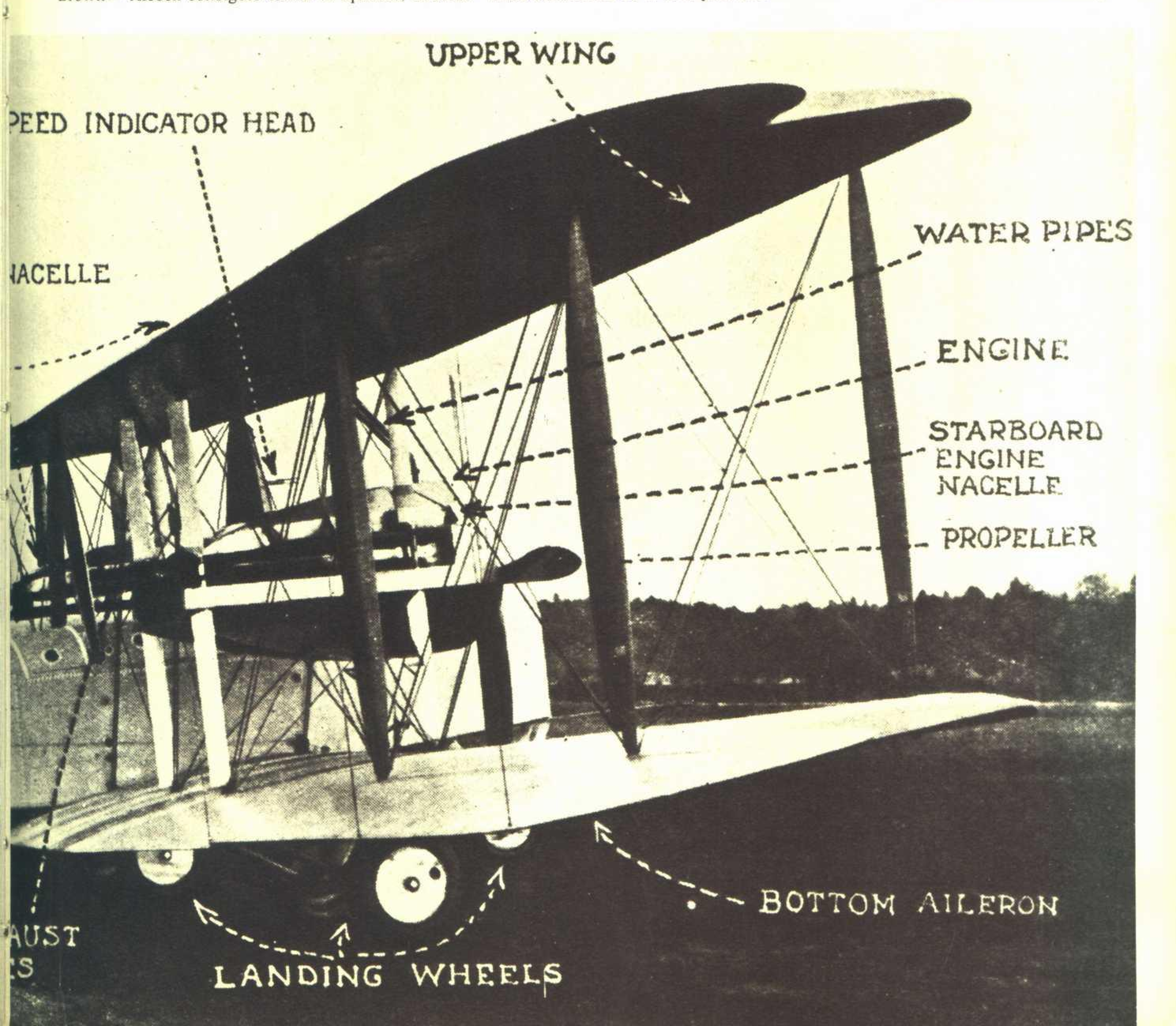
ba el Vimy totalmente desmontado. Llegados a Terranova el 13 de mayo (el barco que transportaba el Vimy llegó el 26), Alcock y Brown tropezaron de inmediato con dificultades para encontrar un terreno adecuado en el que montar el aparato. Afortunadamente, un competidor que había renunciado a la empresa les ofreció un campo que él se había reservado, y los dos pilotos pudieron iniciar de esta forma los trabajos de montaje, que se vieron dificultados por gélidos vientos invernales.

El problema de encontrar un terreno adecuado para el despegue se resolvió gracias a la ayuda de un agricultor de la localidad, un tal Lester, que puso a su disposición un campo, sobre el cual, el 9 de junio, Alcock y Brown pudieron probar el Vimy ya ensamblado. Tres días después realizaban un segundo vuelo de prueba más largo.

Finalmente, el sábado 14 de junio de 1919, se hallaban dispuestos para emprender la travesía. A la una y veinticuatro de la tarde Alcock puso en marcha los motores. El biplano, sobrecargado de gasolina, comenzó a carretear lentamente por la rudimentaria pista hasta colocarse en posición de despegue. Con los motores a toda potencia, inició una larga y angustiosa carrera: «En el último momento —relataría más tarde Brown— Alcock consiguió elevar el aparato, cuando ya estábamos convencidos de que íbamos a estrellarnos contra los árboles, que logramos superar por unos pocos centímetros». Era la 1.45, hora local (las 4.15 de Greenwich). Un cuarto de hora más tarde el biplano dejaba atrás la costa de Terranova rumbo al este. La meta era Irlanda, ya que las reglas estipulaban que la llegada podía realizarse en cualquier punto de Gran Bretaña, incluida Irlanda; y los dos aviadores cifraban sus esperanzas por alcanzar esa meta en la velocidad del viento, estimada en 50 km/h.

Ante la proa del aparato se vislumbraba una inmensa extensión sin horizonte aparente de bancos y más bancos de niebla gris, que Alcock empezó a cruzar en vuelo ascendente con la esperanza de «agujerearla» y encontrar el sol. Pero durante cuatro horas tendrían que seguir volando entre la niebla. Por añadidura, poco después del despegue se averió la radio, por lo que sin contacto con tierra, ni la posibilidad de guiarse por un punto de referencia en el cielo, tuvieron que proseguir la navegación totalmente a ciegas, confiando únicamente en la brújula. Por fin, al cabo de casi cinco horas de vuelo en esas condiciones, volvieron a ver el sol. Entonces Brown —que ocupaba el puesto de navegante— efectuó sus cálculos y pudo confirmar que milagrosamente el aparato sólo se había desviado unos kilómetros de la ruta prevista.

A la izquierda: puesto del piloto del Vimy. Obsérvese el casi espartano conjunto de instrumentos. Abajo: el bimotor Vickers Vimy de Alcock y Brown en una foto de la época, con indicaciones manuscritas de sus partes principales (J. W. R. Taylor; Illustrated London News).





Alcock y Brown tuvieron un recibimiento triunfal a su llegada a Londres el 17 de junio de 1919. En la foto aparecen cuando se dirigían al Royal Aero Club (Illustrated London News).

Las cosas empeoran

Pero lo peor aún no había pasado. Las contrariedades comenzaron al fallar el sistema de calefacción eléctrica de sus monos (alimentado por baterías), contratiempo que dificultaba los movimientos dentro de las prendas, tiesas como arenques por efecto del frío. Más tarde, con un ruido siniestro, se desprendió el escape de uno de los cilindros del motor derecho, proyectando en el aire chispas y trozos de metal al rojo. Afortunadamente el motor siguió funcionando, pero con un ruido tan ensordecedor que durante el resto del viaje tuvieron que comunicarse por escrito porque no podían oír lo que se decían.

Tras diez horas de travesía con un frío intenso, de repente el cielo empezó a iluminarse de relámpagos, y al poco tiempo el Vimy se vio envuelto en una tormenta que lo sacudía como una hoja, amenazando a cada momento con deshacer la estructura y destrozar su frágil revestimiento de tela, sin que Alcock pudiese hacer nada para intentar una corrección mínima en la ruta. El frágil bimotor estaba a total merced de la tormenta y de las corrientes que lo zarandeaban entre los relámpagos. Una violenta ráfaga de aire les privó también de la exigua protección del parabrisas.

Poco a poco, el Vimy iba perdiendo altura. Alcock sólo pudo hacerse con el control del aparato cuando se hallaban a treinta metros escasos de las olas, después de una caída en picado que estimaron en 1 200 metros. Volvió a recuperar altitud hasta casi dos mil metros, siempre en la oscuridad más absoluta y en medio de la lluvia. Pronto, Alcock y Brown advirtieron que la lluvia se iba transformando en nieve helada, y por todas partes —sobre las superficies de los planos, los instrumentos y el motor— se empezaba a formar una capa de hielo. Entonces Brown, haciendo gala de gran valor, realizó la maniobra más peligrosa de toda la travesía: descolgándose del puesto del piloto, deambuló entre las alas sujetándose en los montantes, al objeto de desprender el hielo que obstruía la toma de aire de los motores. «En aquellos momentos —recordaba más tarde— pensaba que a la vuelta tendría que decirle cuatro cosas a Clements, el meteorólogo americano que al partir nos pronosticó buen tiempo durante toda la ruta.»

Vickers Vimy MK II

Dimensiones
envergadura: 20,72 m
longitud total: 13,27 m
altura: 4,76 m
superficie alar: 123,56 m^2

Pesos
en vacío: 3 221 kg
total: 5 670 kg

Planta motriz
dos motores Rolls-Royce Eagle VIII de 365 hp

Prestaciones
velocidad máxima: 166 km/h
altitud: 2 134 m
autonomía horaria máxima: 11 h
tripulación: 3 personas

Armamento
dos ametralladoras Lewis de 7,7 mm y
1 123 kg de bombas

Morro en tierra

A las 7.20 de la mañana del domingo (hora de Greenwich), salieron de entre las nubes a 3 300 metros de altitud, y Brown pudo finalmente controlar la posición, tomando como punto de referencia el sol. Increíblemente, el Vimy se mantenía en la ruta fijada, con Irlanda a unos 160 km a proa. Alcock inició el descenso hacia un estrato más caliente de la atmósfera para que se derritieran los restos de hielo de la estructura y de los motores. Precisamente a causa del hielo, en aquel momento los motores comenzaron a toser de modo alarmante, por lo que Alcock probó a reducir la potencia al mínimo con la esperanza de que cuando hubiera descendido algo más la recuperaría. A ciento cincuenta metros sobre la superficie del mar, Alcock redujo gas y con gran alivio volvió a escuchar el sonoro rugido de los fieles Rolls-Royce.

A las 8.15 avistaban las pequeñas islas de Eashal y Turbot. Diez minutos más tarde el aparato cruzaba la costa irlandesa y Alcock divisaba la erguida estructura metálica de la antena de la estación de radio de Clifden. Efectuó un viraje alrededor de la misma para dirigirse hacia un prado cercano, pero en el último momento se percató de que se trataba de un fresquedal. Ya no se podía hacer nada, y en cuanto el aparato tocó tierra con las ruedas, capotó clavando el morro en el barro y con la cola hacia arriba. Pero los dos aviadores habían logrado su empresa. El primer irlandés que se les acercó, un tal Taylor, se quedó atónito cuando a la pregunta «¿De dónde vienen?», oyó que le contestaban: «De América». En 16 horas y 27 minutos Alcock y Brown habían hecho realidad lo «imposible». Después de triunfales recibimientos por allí donde pasaban (Alcock, en Londres, entregó además un saco con 197 cartas: el primer correo aéreo transatlántico), el 20 de junio de 1919 los dos aventureros recibían el premio por el que habían arriesgado la vida: una asignación que sumaba 13 000 libras esterlinas, y que les entregó Winston Churchill en persona, junto con la máxima condecoración británica.

Para Alcock la gloria duró poco. El 18 de diciembre de aquel mismo año, mientras realizaba un vuelo de autotraslado a Francia —como jefe de pilotos de Vickers— con un Viking I anfibio, destinado a participar en el concurso aéreo de París de 1920, chocó contra un árbol en un intento de aterrizaje forzoso en plena niebla, cerca de Rouen. El aparato quedó destrozado por el choque y Alcock, el as del Atlántico, murió en el acto. Su compañero de aventuras, que se había incorporado a la Vickers en un puesto directivo, tuvo mejor suerte. Murió en 1948, tras labrarse una gran fama como hombre de negocios.

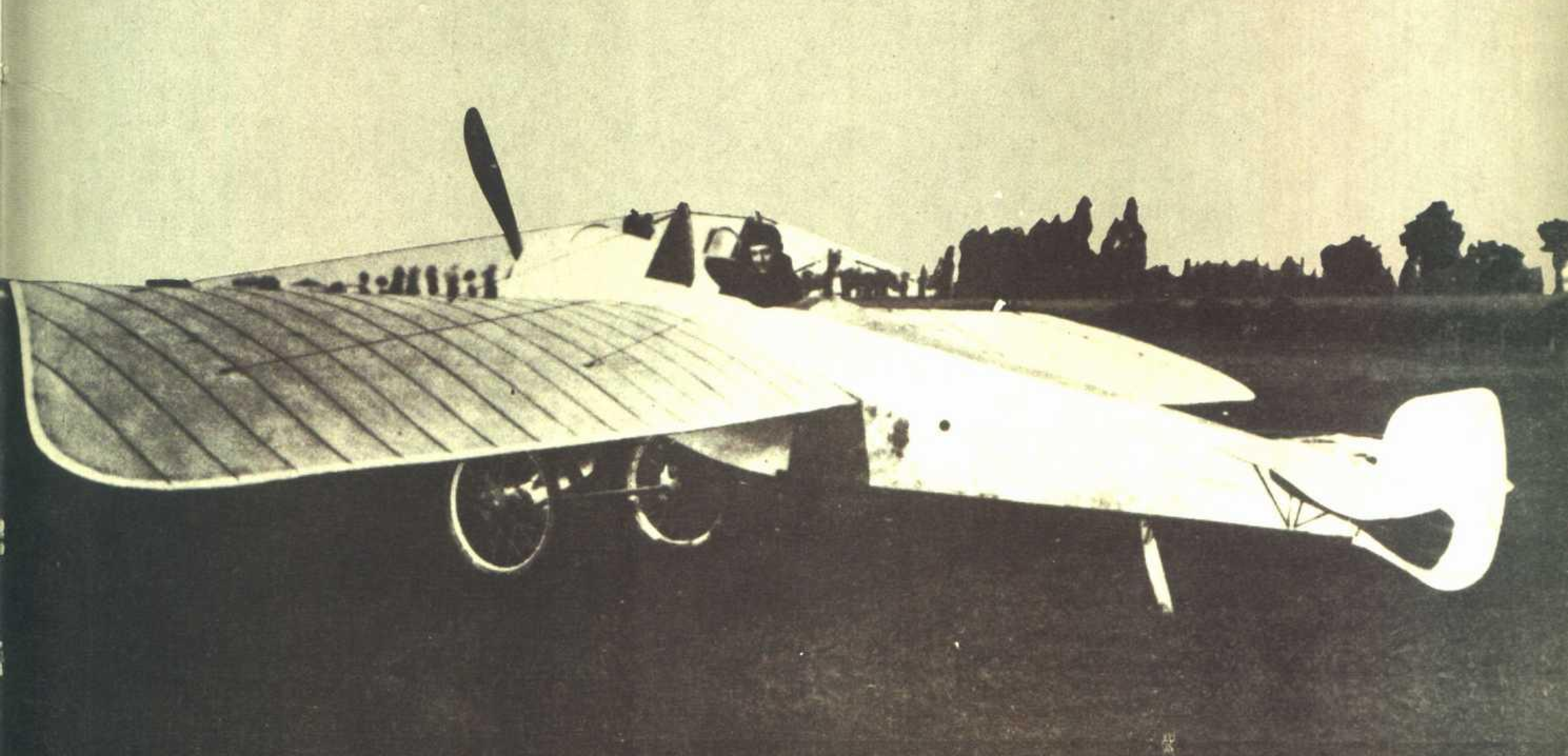
Hasta 1927 no se repetiría la hazaña transatlántica con el vuelo en solitario de Charles Lindbergh de Nueva York a París. El rudimentario Vimy de Alcock y Brown se halla expuesto actualmente en el Science Museum de Londres.

El primer avión español

El español Heraclio Alfaro Fournier fue sin duda uno de los grandes pioneros de proyección internacional en la construcción y la ingeniería aeronáuticas

Heraclio Alfaro, entroncado en una familia de acreditados industriales, nació en Vitoria en 1893 y desde muy joven se sintió atraído por "los ingenios voladores". Como la gran mayoría de aviadores de su época, Alfaro se trasladó a Francia, en concreto a la localidad de Mourmelon le Grand, para iniciarse en las artes del vuelo. Al cabo de poco tiempo, cuando apenas contaba 17 años, Alfaro dominaba ya las técnicas de pilotaje de los primitivos monoplanos Antoinette, si bien tuvo que esperar hasta cumplir los 18 años para acceder al título de aviador, que le fue entregado en diciembre de 1911. Con el preciado certificado en el bolsillo, por otra parte, un documento bastante inusual por aquella época en España, Heraclio Alfaro regresó a su Vitoria natal y se convirtió en uno de los impulsores, además de profesor, de la escuela de pilotos de Garnier.
Sin embargo, Alfaro no destacó por sus cualidades como piloto, sino en el campo de la construcción y la ingeniería. En el bienio anterior a la primera guerra mundial, puso a punto el primer avión de construcción propia que, asimismo, era el primero que se diseñaba y producía íntegramente en España. A este avión siguió un segundo modelo a mediados de la Gran Guerra, con el que se adjudicó la Copa de Barcelona, en la edición de 1918. Como colofón a esta actividad industrial, varios aviones que Heraclio Alfaro construyó en la ciudad condal fueron adquiridos por las autoridades aeronáuticas españolas.
No obstante, el auténtico "despegue" de Alfaro en el campo aeronáutico se produjo en Estados Unidos, donde se afincó en 1920. Al año siguiente, empezó a colaborar activamente con la compañía Dayton Wright.
El definitivo espaldarazo internacional le llegó cuando la US Navy reconoció los méritos de Alfaro en el diseño de aviones de construcción metálica y le premió con 3000 dólares. En 1924, Alfaro obtuvo la licenciatura en ingeniería aeronáutica por el Instituto Tecnológico de Massachusetts. De 1925 a 1929, Heraclio Alfaro, paralelamente a su labor docente en Cleveland, colaboró con la compañía Glenn Martin y se dedicó a la construcción de aviones de diseño propio. El interés que mostró la empresa J. Pitcairn Aircraft por los diseños de autogiros Juan de la Cierva se tradujo en el encargo de esa compañía para que Alfaro proyectara uno de aquellos aparatos. El diseño de Alfaro se transformó en el primer giravión construido por Pitcairn. Una vez introducido en la nueva actividad de los aviones de alas rotatorias, Heraclio Alfaro empezó una estrecha colaboración con Autogyro Company, empresa fundada con el cometido exclusivo de construir y comercializar en Estados Unidos los aparatos diseñados por De la Cierva.
Uno de los proyectos de Alfaro que alcanzó mayor éxito consistió en el avión *City of Peoria* que, en 1927, ganó la carrera entre las ciudades de San Francisco y Honolulú.
Otra de las actividades en que Heraclio Alfaro destacó fue en el diseño y construcción de motores aeronáuticos. En una fecha tan temprana como 1929, mientras colaboraba con Pitcairn, ya había concebido el primer sistema mundial de arranque autónomo para el rotor de un autogiro. Al año siguiente apareció el Baby Motor, una planta motriz bicilíndrica, con una relación peso-potencia muy adecuada (23 kg y 24 hp, respectivamente) que tuvo una gran difusión en el campo de la aviación deportiva.
Aprovechando el auge que en materia aeronáutica se desató en la década de los treinta, Alfaro creó la compañía Aircraft Developments, en la que se diseñó un gran número de plantas motrices para avionetas e incluso para aviones militares. Por esas fechas, Heraclio Alfaro alternaba sus actividades industriales con la cátedra de aeronáutica en el Instituto Tecnológico de Massachusetts.
Alfaro regresó a España en 1942, dedicándose a la ingeniería aeronáutica siempre que su precario estado de salud se lo permitía. El pionero español falleció en su Vitoria natal, en 1962.

El estar en posesión del título de piloto permitió a Heraclio Alfaro probar por sí mismo la mayor parte de sus diseños. En la fotografía le vemos sentado a los mandos de su primer avión, diseñado en el bienio 1913-14 y que realizó su vuelo inaugural en Vitoria (Álava) (Archivo J.A. Guerrero).



"Sammy": leyenda de un valiente

Allard, uno de los «niñatos» de Trenchard que alcanzó la fama como piloto de combate de la RAF



Allard con el teniente de vuelo J.R.M. Boothby, en un lugar de Francia, en 1940 (MoD Crown; Imperial War Museum).

La Escuela nº 1 de entrenamiento técnico de la RAF está situada al abrigo de las colinas de Chiltern, en Halton, Buckinghamshire. Entró en servicio en 1916 como centro de reclutamiento del Ejército; en un principio la zona fue ofrecida al Departamento de Guerra por su propietario, Alfred de Rothschild, y en 1917 se convirtió en centro de entrenamiento del Royal Flying Corps.

Después de 1918, el comandante Hugh Trenchard, que planeaba un proyecto para la RAF de tiempo de paz, eligió Halton como futura sede de la escuela de entrenamiento de personal técnico de tierra y creó un programa de estudios aeronáuticos mediante el cual los muchachos con una preparación media recibirían un aprendizaje de mecánica en tres cursos, comenzando a una edad entre los quince años y medio y los diecisiete, para completarlo a partir de los dieciocho con un período de permanencia en filas de 12 años.

Este programa se inició oficialmente en 1920 y desde aquella fecha han salido de sus aulas cerca de 50000 técnicos altamente cualificados, cuya contribución a las prestaciones y éxitos de la RAF es incalculable. En los primeros años, los pilotos veteranos miraban a los muchachos que salían de Halton con suspicacia y cierta envidia, mofándose de ellos y llamándoles «los niñatos de Trenchard», pero según la costumbre típicamente inglesa el insulto se convirtió en título de honor y el apelativo de «niñato» pasó a ser divisa de orgullo entre los ex aprendices. A la cabeza de la larga lista de condecoraciones concedidas a los ex niñatos, figura el sargento Thomas Gray, caído en Francia el 12 de mayo en 1940, por cuya acción se le concedió la *Victoria Cross*. El mismo día que Gray perdía la vida, otro antiguo alumno de Halton estaba creando una leyenda de valor a pocas millas de allí, enfrentándose a la Luftwaffe desde la cabina de su Hawker Hurricane. Su nombre, Geoffrey Allard, «Sammy» para los amigos.

Un piloto destacado

Allard nació el 20 de agosto de 1912 en York y se incorporó a la RAF como aprendiz aeronáutico en Halton, el 3 de septiembre de 1929. Transcurridos los tres años de aprendizaje como mecánico de aviación, el 19 de agosto de 1932, Sammy obtuvo el título superior de LAC (especialista avanzado). Allard era un muchacho larguirucho con una mata de pelo color arena, cuya principal diversión era el deporte y, en especial, el hockey sobre hierba. Sus compañeros le recuerdan por su irrefrenable pasión por este deporte; uno de ellos rememora: «Mientras se hallaba en el campo de juego, Sammy consideraba a sus contrarios como enemigos mortales, pero en cuanto acababa el partido le faltaba tiempo para hacer gala de hospitalidad con sus "enemigos"». Durante los cuatro años siguientes a su salida de Halton, Allard sirvió concienzudamente como mecánico en tierra, pero su única ambición era volar,

un deseo difícil de lograr para la clase de tropa de entonces. Sin embargo, en 1936 logró ingresar en la escuela de pilotos de Bristol, donde recibió la instrucción elemental. Cursó estudios avanzados en la Escuela nº 9 de Thornaby y Hullavington, y finalmente obtuvo sus «alas» como sargento piloto, el 23 de octubre del año siguiente.

Destinado como piloto de caza, Sammy se incorporó al 85º Squadron, con base en Debden, que contaba con Gloster Gladiator. En seguida demostró que estaba «en su elemento» y pronto adquirió fama de ser el mejor acróbata aéreo del escuadrón. Se hizo muy popular entre la tropa por su peculiar carácter, que inspiraba respeto y afecto. Al estallar la guerra, el 85º Squadron, equipado ya con los Hawker Hurricane provistos de ocho ametralladoras, fue movilizado para el *servicio activo* el 9 de septiembre de 1939 y destinado a Francia para unirse al 87º Squadron como componente del contingente de caza de la Fuerza Expedicionaria británica. Sammy, que aún era sargento, formaba parte de la Patrulla A y durante los cuatro meses que siguieron, el 85º Squadron, al igual que las otras unidades de la RAF destacadas en suelo francés, participó en pocas acciones de aquella «falsa guerra». El 14 de febrero de 1940 la patrulla de Sammy fue enviada a Glissy, cerca de Amiens, mientras que la Patrulla B era trasladada a Vitry, en las afueras de Douai. En mayo, el escuadrón fue refundido en una sola unidad en Seclin, pocos días antes de que los alemanes lanzaran la Blitzkrieg del 1º de mayo. En la primera jornada del arrollador avance, el 85º Squadron estaba en el frente y reclamó la destrucción de un Heinkel 111, otro probable y dos gravemente dañados.

Dormido en la cabina

La semana siguiente el ritmo de los combates aéreos fue agotador, y el 17 de mayo el escuadrón había reclamado el derribo de un total de 50 aparatos enemigos, además de numerosos probables. Sammy Allard destacaba como el piloto de la unidad que había destruido más aparatos: 10 en aquella semana. Los pilotos de los Hurricane, que debían realizar cuatro y cinco vuelos diarios, despegando siempre desde un aeródromo distinto, estaban físicamente agotados. El 17 de mayo Sammy regresaba de su última patrulla de aquella jornada y carreteó hacia el área de dispersión; cuando los mecánicos abrieron la cubierta de la cabina le encontraron profundamente dormido: el terrible cansancio físico había podido con Allard, que ni se despertó mientras el equipo de tierra le sacaba cuidadosamente del aparato. Más tarde, junto con otros pilotos extenuados, regresó a Gran Bretaña. *The London Gazette* anunció el 31 de mayo que se le había concedido una *Distinguished Flying Medal* (medalla al mérito de vuelo). Tres días más tarde el resto del 85º Squadron se replegaba, saliendo del desastre francés, y regresaba a Gran Bretaña para recuperarse y reequiparse con nuevos aparatos y tripulaciones. En sólo once días de furiosos combates los pilotos del 85º Squadron reclamaron el derribo de 89 aparatos enemigos, mientras entre sus bajas se contaban dos pilotos muertos, nueve «desaparecidos» y seis heridos.

Estacionado en Debden, su base de tiempos de paz, el escuadrón empezó de nuevo a desarrollar su capacidad operativa y recibió mientras un nuevo comandante, el jefe de escuadrón Peter Townsend, que se incorporó a su destino el 23 de mayo. Allard se unió a su escuadrón y el 1 de junio fue ascendido a sargento de patrulla. Todavía en la patrulla fue trasladado con su unidad a Martlesham Heath, donde estuvo ocupado enseñando técnicas de combate a los nuevos pilotos del escuadrón.

De nuevo en la brecha

El desconcierto que siguió a la evacuación de Francia de la Fuerza Expedicionaria británica, sólo sirvió para subrayar la urgente necesidad que tenía Gran Bretaña de armarse ante el posible próximo paso de Alemania: la invasión de la isla. A finales de junio de 1940, el 85º Squadron se entregó de pleno a lo que se conocería como la Batalla de Inglaterra. Allard reanudó su récord de derribos el 8 de julio, cuando destruyó un Heinkel 111 al sureste de Folkestone y al día siguiente reclamó otro como probable. El 30 de julio, en compañía del teniente Hamilton, derribó dos Messerschmitt Bf 110 y el 8 de agosto, con los sargentos Ellis y Evans, abatió un bombardero Dornier cerca de Lowestoft. El 17 de agosto Sammy fue ascendido a oficial piloto y dos días más tarde el 85º Squadron fue trasladado al lugar más «caliente» del área de combate para relevar al 111º Squadron, basado en Croydon. A partir del 24 de agosto Sammy inició una cadena consecutiva de victorias, que duró nueve días, destruyendo



A la izquierda: el teniente de vuelo Geoffrey Allard recibe la cruz al mérito de vuelo de manos del rey Jorge VI. Esta condecoración le fue concedida el 16 de septiembre de 1940, ocho días después de su ascenso a comandante de la Patrulla A del 85º Squadron.
Abajo: Hawker Hurricane Mk I del 85º Squadron estacionados en un aeródromo francés (Imperial War Museum).



diez aviones alemanes y reclamando otros tres como probables.

El 24 alcanzó a un Messerschmitt Bf 109, que se precipitó al mar cerca de Ramsgate, y dos días más tarde se enfrentó a una fuerte formación de Dornier en la costa sur: Sammy había destruido dos aparatos y ya enfilaba hacia el tercero, acribillando con las primeras ráfagas las alas y los motores, cuando observó que se le agotaba el carburante y se vio obligado a abandonar el combate. Imposibilitado de presenciar el final de su adversario, notificó este derribo como «probable». El 28 de agosto, el 85º Squadron, al mando de Peter Townsend, fue enviado a patrullar la zona de Tenterden, con la misión de interceptar el «Raid 15», una formación de unos 20 Bf 109. Saliendo con el sol a sus espaldas, Townsend condujo a sus hombres hacia abajo y vio que los Messerschmitt rompían la formación desordenadamente. En la primera pasada Townsend derribó uno, mientras Allard se aproximó 20 metros a otro Bf 109 consiguiendo que se precipitara envuelto en llamas en el mar frente al puerto de Folkestone. Sammy dirigió su atención a otro Bf 109 y le alcanzó con tiro certero desde una distancia de 250 metros: el aparato alemán descendió hasta el nivel del mar y, después de cruzar el Canal para alcanzar la costa francesa, fue a estrellarse a unos siete kilómetros de Saint Inglevert.

Dos días después once Hurricane salieron a atacar una formación de 50 Heinkel protegidos por una fuerte escolta de Messerschmitt, entablando combate a unos 5 000 metros sobre Bethersden. A pesar de la desproporción numérica de diez a uno, los Hurricane iniciaron el ataque y Sammy reclamó el derribo de dos Heinkel; el primero se alejó con los dos motores ardiendo y el segundo cayó en picado, envuelto en llamas, sobre un campo a unos 40 kilómetros al suroeste de Croydon. Al día siguiente, Sammy, al mando de una formación de 10 Hurricane, interceptó una gran «bandada» de Dornier que se dirigían a Londres, protegidos por una fuerte escolta. Atacando con el sol a sus espaldas, pudo ver como un Dornier, para escapar de sus disparos, se precipitaba en barrena en el estrecho, mientras su segunda víctima, con un motor en llamas y las alas deshechas, fue a estrellarse cerca de Folkestone. En su última patrulla de aquel día Allard abatió un Bf 109 que se estrelló junto al rompeolas de Folkestone.

En su primera patrulla del 1 de septiembre Allard iba de nuevo al mando del escuadrón; en esta ocasión atacaron a una docena de Bf 109. Sammy persiguió a uno hacia el mar, finalmente le alcanzó a una distancia de cien metros y vio cómo se hundía en las aguas, cerca del cabo Gris Nez. Aquella misma tarde, Sammy condujo al 85º Squadron contra una temible formación de 200 bombarderos y cazas de la Luftwaffe. Saliendo con el sol a sus espaldas, los Hurricane consiguieron romper la apretada formación, y Allard, pese a tener un alerón averiado, producto de un combate anterior, derribó un Dornier junto a Lydd. Obligado a efectuar un aterrizaje forzoso en Lympne, al día siguiente regresó a su unidad.

Conversión a los Havoc

A lo largo de agosto de 1940, el 85º Squadron había reclamado 44 derribos y 30 «probables» y dañados. A Allard le correspondía casi el 25 por 100 de la cuenta de la unidad. A finales de septiembre el escuadrón había derribado 143 aparatos enemigos y reclamaba otros 61 entre «probables» o dañados, todo ello en sólo 20 semanas de combates ininterrumpidos en Francia e Inglaterra.

El 3 de septiembre de 1940, el 85º Squadron fue retirado del área de combate a Castle Camps, y dos días más tarde fue transferido a Church Fenton, para que las tripulaciones tuvieran un breve descanso y fueran reequipados los aparatos. El 8 de ese mismo mes Allard fue ascendido a teniente de vuelo al mando de la Patrulla A, el 13 le fue concedida una barra para su mención al mérito de vuelo, y el 16 le otorgaban una *Distinguished Flying Cross* (cruz al mérito de vuelo).

En octubre, al escuadrón se le asignó una nueva base y una nueva misión, siendo transferido a Kirton-in-Lindsey, cerca de Scunthorpe, para transformarse en unidad de caza nocturna. Establecido un programa para dotar al escuadrón de aparatos Douglas Havoc, en febrero de 1941 se inició la reconversión del 85º Squadron y Allard se desplazó con su patrulla a Debden para llevar a cabo los entrenamientos, y en cuanto estuvieron disponibles los Havoc, los pilotos realizaron vuelos de autotraslado hasta la base del escuadrón.

El 13 de marzo por la tarde, Sammy decidió trasladarse con dos de sus hombres al aeródromo de Ford para recoger nuevos aparatos. Cuando llegó al área de dispersión vio que su mecánico no lograba ajustar una cubierta del morro. Sammy, impaciente, le pidió el destornillador y acabó personalmente el ajuste, subiendo después al Havoc para despegar. Pero la cubierta no había quedado bien asegurada y cuando el caza levantó el morro la plancha metálica se desprendió violentamente, golpeó la cabina y destrozó el timón de dirección. El Havoc se inclinó bruscamente hacia un lado y cayó en vertical cerca de Wimbush, pereciendo instantáneamente los tres tripulantes. Así murió Sammy Allard: no en el fragor del combate, sino en un apacible aeródromo inglés. Los restos de Sammy reposan en el cementerio Saffron Walden Borough de Essex, recordado como uno de los mejores pilotos de la segunda guerra mundial.



Un Douglas Havoc del 85º Squadron. Allard pereció cuando pilotaba un aparato de este tipo (Imperial War Museum).

Un motor para Blériot

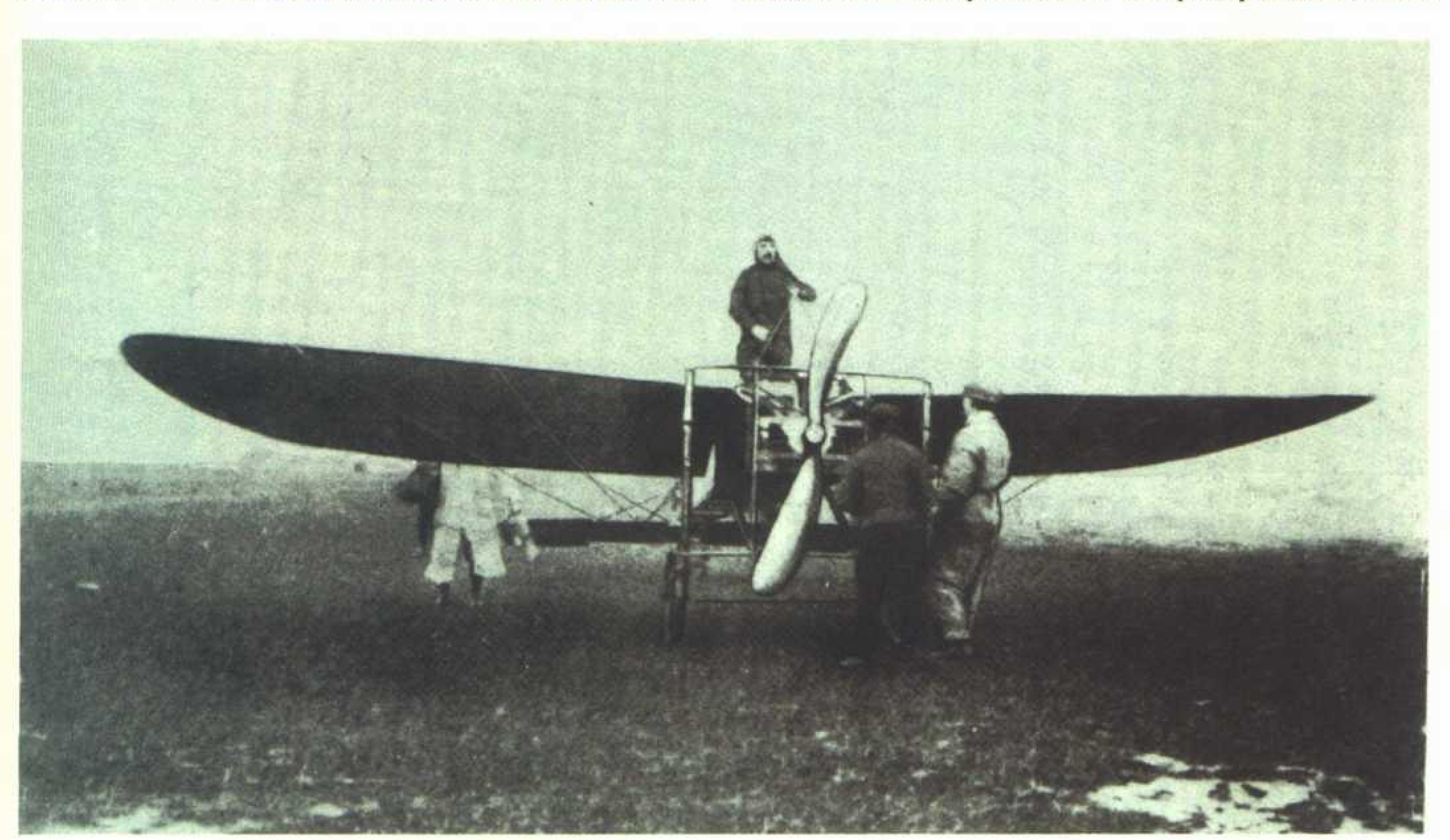
Con uno de los motores construidos por Anzani se equipó el aeroplano con el que Blériot realizó la histórica travesía del canal de la Mancha en 1909

El nombre de Alessandro Anzani, constructor e inventor encuadrado en aquel grupo de italianos que se hicieron célebres en el extranjero, está vinculado sobre todo a la primera travesía del canal de la Mancha, realizada en 1909 por Louis Blériot, ya que el monoplano del aviador francés iba equipado con un motor inventado por Anzani.

Anzani nació en Gorla, cerca de Milán, el 5 de diciembre de 1877, en el seno de una familia modesta. Desde pequeño sintió una gran atracción por la mecánica y en poco tiempo adquirió una manifiesta habilidad, que, unida a una indudable capacidad inventiva, aprovechó para construir bicicletas y motocicletas cuando aún era muy joven. En la especialidad de las motocicletas tuvo ocasión de familiarizarse con los motores y de realizar singulares experimentos, como la realización de una motocicleta propulsada por una hélice, con la que, en diversas pruebas, alcanzó la respetable velocidad de 80 km/h.

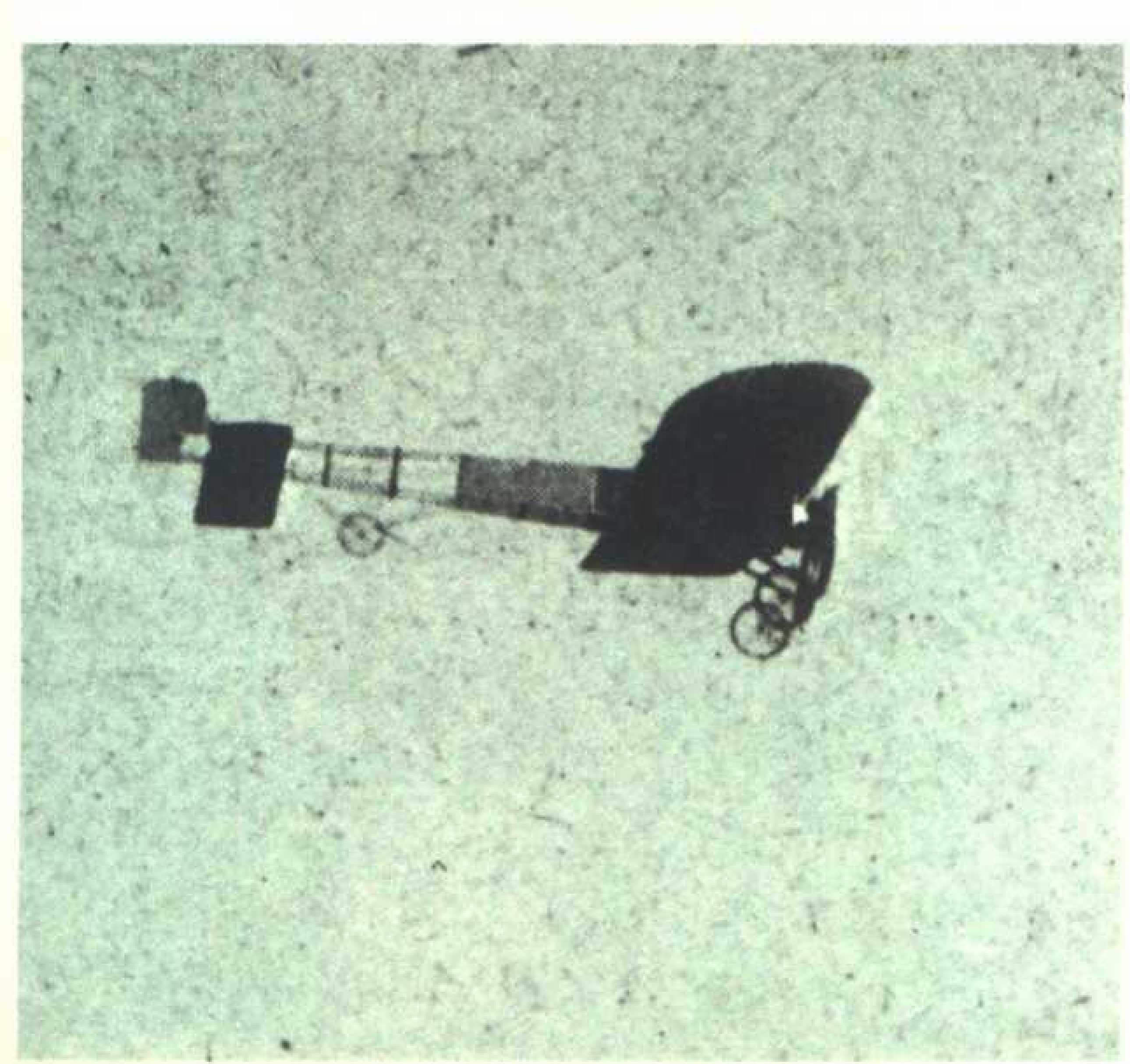
El auge de la aviación en Europa le indujo a proyectar motores ligeros para aeroplanos y, a diferencia de los hermanos Séguin, proyectistas franceses que habían optado por la técnica del motor rotativo, Anzani fue un partidiario irreductible del motor fijo con cilindros en estrella, provistos de aletas para la refrigeración por aire, con el que se conseguía reducir notablemente el peso en igualdad de rendimiento.

Anzani puso a punto su primer motor en 1908; constaba de dos cilindros contrapuestos, pesaba 33 kg y desarrollaba una potencia de 15 hp. Aquel mismo año



El francés Louis Blériot asistido por los técnicos y el fabricante italiano Anzani, que le facilitó el motor para la legendaria empresa, se dispone a tomar la salida, el 25 de julio de 1909, camino de la primera travesía aérea del canal de la Mancha con su frágil monoplano (Arch. Magni).

Abajo, a la izquierda: el Blériot XI se aproxima a la costa inglesa a punto de coronar la travesía aérea entre Calais y Dover. A la derecha: Blériot y Alessandro Anzani momentos antes del despegue (Farabola; R. Viollet).





realizó otro motor de 3 cilindros en estrella (situados en el mismo plano, separados entre sí 60°) de potencia análoga a la del anterior; inmediatamente, a partir del motor original de 15 hp, diseñó un tercero de igual configuración, pero con una potencia de 25 hp y un peso de 65 kg.

Blériot elige el motor de Anzani

En 1909 se produjo en París el encuentro entre Anzani y Blériot, encuentro que resultó decisivo para el italiano. El piloto y constructor francés acariciaba desde hacía tiempo la idea de participar en el concurso convocado por el diario londinense *Daily Mail* cuyo objetivo era la primera travesía aérea del canal de la Mancha: una empresa que suscitaba también un interés económico inmediato (las 25 000 libras esterlinas que ofrecía el periódico no eran una suma desdeñable) y que había motivado a numerosos competidores. Blériot no estaba satisfecho de las pruebas que había realizado con sus monoplanos y lo que más le preocupaba era la escasa duración de funcionamiento de los motores que había probado hasta entonces.

El 27 de mayo, Blériot realizó un vuelo de prueba con su modelo XI en el que había introducido una notable modificación, sustituyendo el motor francés REP, demasiado pesado y que se recalentaba con excesiva facilidad, por otro motor más ligero, de 3 cilindros refrigerados por aire, que acababa de poner a punto Anzani. El experimento fue positivo y dos meses más tarde, en la mañana del 25 de julio de 1909, el propio Anzani probaba en el aeródromo de Calais el motor que llevaría el Blériot XI en su histórico vuelo.

Naturalmente, todos los honores de la legendaria hazaña los acaparó Blériot, mientras que el modesto inventor del motor que la había hecho posible hubo de conformarse con las migajas. Sin embargo, la travesía del canal de la Mancha significó el inicio de una importante colaboración entre ambos y Anzani también recibió algunos pedidos de otros fabricantes franceses.

Poco después el constructor italiano ampliaba el catálogo de sus productos con un motor de 4 cilindros en V (85 kg y 35 hp) y otro de 5 cilindros en estrella (115 kg y 50 hp).

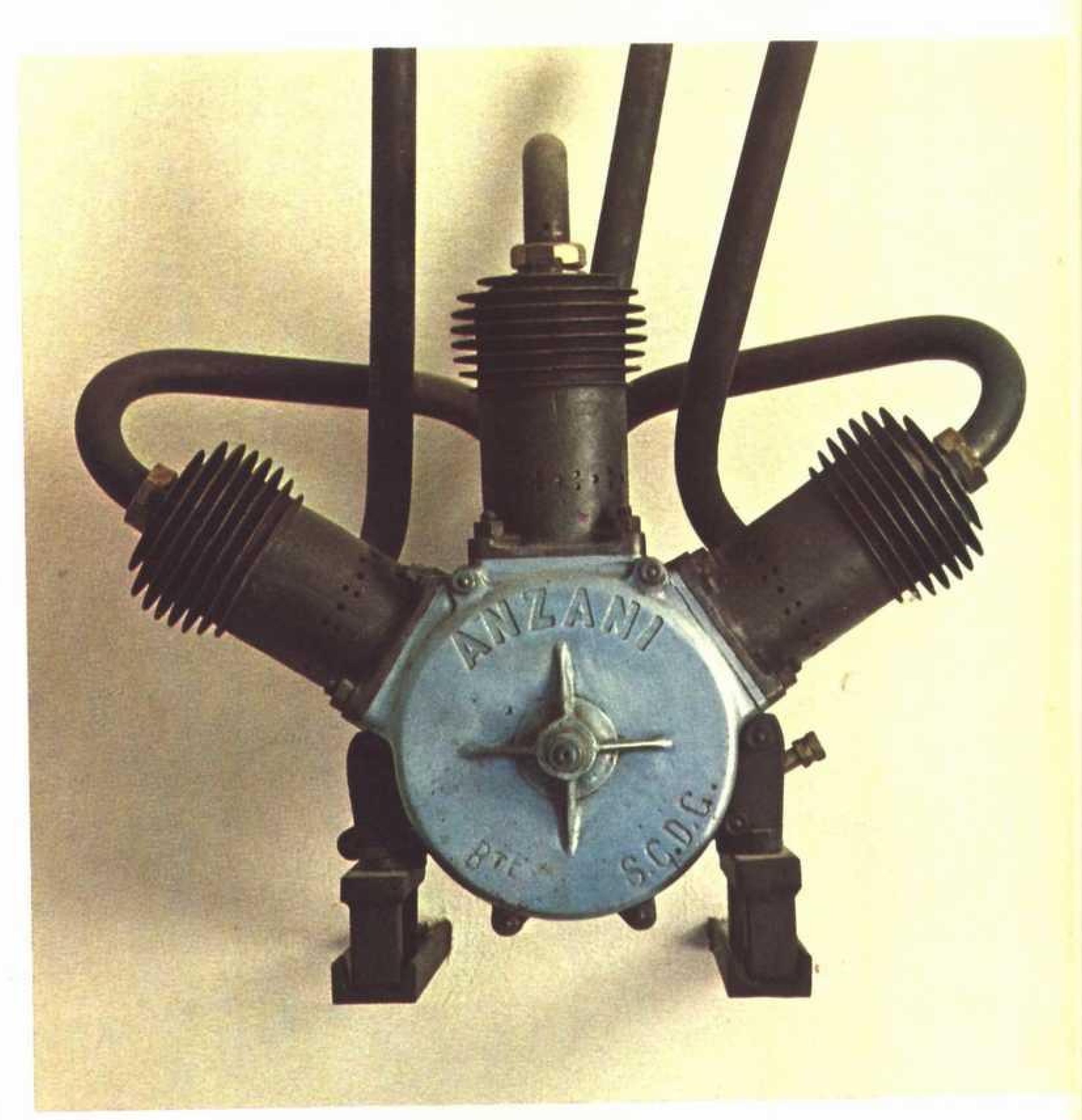
Entre 1910 y 1914 el diseño y construcción de motores Anzani siguieron a un ritmo creciente: motores de 6 cilindros en V y potencia de 50 a 60 hp; de 10 cilindros en doble estrella y 70 hp; de 5 cilindros en estrella y de 80 a 90 hp; de 10 cilindros en estrella y potencia de 100 hp (que después perfeccionó hasta obtener los 125 hp) y, por último, en 1913, uno de 20 cilindros en cuádruple estrella sobre un mismo eje, con un peso de 260 kg y una potencia de 200 hp.

Toda la producción de Anzani se basaba exclusivamente en motores refrigerados por aire, más sencillos y más ligeros, aunque de potencia limitada. Sólo en un modelo, un motor de 8 cilindros en línea y 70 hp, adoptó, sin éxito, la refrigeración por agua.

Al inicio de la primera guerra mundial, las fuezas aéreas francesas adoptaron los motores Anzani de 100 y 125 hp (por ejemplo, del Caudron G 4, existían dos versiones: con motores Gnome o con motores Anzani), aunque no aprobaron los más potentes de 200/210 hp

Después de la guerra, Anzani prosiguió sus actividades, con un modesto éxito comercial, continuando con su experimentada fórmula de fabricación.

Cabe señalar que en 1909 Anzani también construyó un aeroplano, aunque de mediocres características, lo que constituyó la única excepción en su trayectoria de fabricante de motores.





Arriba: el motor de 3 cilindros refrigerados por aire preparado por Anzani y que eligió Blériot para su monoplano XI.
Abajo: motor Anzani de 10 cilindros en doble estrella proyectado y construido entre 1910 y 1914 que se conserva, como el anterior, en el Museo Nacional de la Ciencia y de la Técnica de Milán (Rizzi).

As de la acrobacia aérea

Campeón mundial de acrobacia y entusiasta divulgador del deporte aéreo, José Luis Aresti ideó el sistema aerocriptográfico



Una de las actividades en las que destacó Aresti fue en la enseñanza de vuelo. En la fotografía, un entrenador básico CASA 1131 con las marcas del Ejército del Aire español (Archivo J.A. Guerrero).

Cuando en 1936 estalló la guerra civil en España, un joven estudiante de medicina de 19 años, como tantos otros, abandonó los libros para alistarse como piloto en las filas nacionalistas. Nada hacía presagiar en él que su nombre alcanzaría fama mundial en un campo mucho más pacífico y que quedaría unido para siempre al deporte del vuelo artístico. Apenas concluida la guerra, el joven piloto demostró en público sus excepcionales cualidades de acróbata con motivo de una exhibición realizada en Palma de Mallorca. Cuando contaba 21 años, Aresti ya estaba considerado un gran profesional y era piloto de pruebas.

En 1948, pasados los duros y difíciles años de la segunda guerra mundial, a consecuencia de la cual en España escaseaba el adecuado material de vuelo y en los que Aresti se dedicó con admirable tesón a la enseñanza de pilotos, decidió crear escuelas de pilotos deportivos y civiles en los aeroclubs españoles. A principios de la década de los setenta, Aresti había contribuido a la formación de más de 2000 aviadores.

En 1966, Aresti decidió dedicarse por entero a la aviación civil y se retiró voluntariamente del Ejército del Aire con el grado de teniente coronel, pasando a ocupar la presidencia de la Federación Española del Deporte Aéreo. Su actividad incansable en pro de la difusión y organización de actividades aéreas, le impulsaron a emprender la creación de competiciones deportivas, como, por ejemplo, las Vueltas Aéreas a España. Paralelamente, Aresti fue Campeón Ibérico de acrobacia, en la prueba celebrada en Oporto (Portugal); Campeón de Europa (Saint Étienne, Francia) y en 1964 campeón del mundo en la categoría individual y subcampeón por equipos.

Pese a la incesable actividad de Aresti en pro del deporte del vuelo acrobático, una prueba de ello es la copa de su nombre, creada por él en 1960, que la Fédération Aeronautique International pone en juego cada dos años, el piloto español ha llegado a ser mundialmente famoso por inventar y divulgar con notable éxito, desde 1961, su sistema aerocriptográfico.

Preocupado en sus encuentros internacionales con pilotos que hablaban otros idiomas, razón por la que se hacía difícil la comunicación en materia tan importante como la descripción de las maniobras acrobáticas y su valoración, Aresti decidió crear una serie de signos gráficos, cada uno de los cuales representaba a una de las nueve figuras *madres*, las básicas de cualquier maniobra. A su vez, cada una de ellas da origen a diversas variantes, las denominadas *familias*, que son las maniobras que pueden realizarse a partir de la figura madre. Los comienzos de exhibición estarían representados por un punto y el sentido de vuelo por una flecha. El final de la maniobra completa se señalaría con una barra doble cruzada, que sería simple en el caso de indicar únicamente el final de una figura.

El sistema, de fácil comprensión, quedaba completado por unas valoraciones llamadas *coeficientes de dificultad;* que ponían fin al dificultoso trámite de los pilotos participantes en un concurso para averiguar los criterios de puntuación de los distintos jurados.

La mayor ventaja del sistema Aresti reside en especial, tras su adopción por la Fédération Aeronautique International, en que puede ser representado fácilmente sobre una hoja de papel, por lo que se eliminan las dificultades lingüísticas; por otra parte, el sistema establece un criterio inequívoco para la valoración del vuelo artístico.

Las nueve figuras básicas, ordenadas por Aresti quedaron establecidas así: vuelo recto (con las variantes normal, invertido y a cuchillo); viraje horizontal (con diversos grados de inclinación lateral que llegan hasta los 90° del viraje a la vertical); viraje vertical (es decir subiendo, o en candela, o bajando); barrena (interior, exterior, plana interior y plana exterior); caída de ala; caída o resbale de cola (palanca atrás y palanca adelante); rizo; tonel (lento con cuatro subvariantes, en tiempos con cinco; rápido, con dos; lento en círculo horizontal con dos subvariantes; lento en círculo vertical); medio rizo y medio tonel (también llamada vuelta Immelman o imperial, y con dos variantes, ascendente y descendente).

En 1970, la FAI reconoció el valor de las aportaciones de José Luis Aresti en el campo de la aviación deportiva concediéndole, con el voto unánime de la asamblea, la Medalla de Oro del Aire, la máxima condecoración internacional que puede obtener un piloto.

La actividad incansable de Aresti quedó plasmada, como herencia deportiva, en el Club-Escuela de Acrobacia aérea que lleva su nombre en el madrileño e histórico aeródromo de Cuatro Vientos.


WINGS OVER
AMERICA
U.S.
P
69
ARMY
P
64
Tom Woodburn
AIR CORPS
U.S. ARMY

El "arquitecto" de la USAAF

Arnold, artífice del imponente desarrollo de las fuerzas aéreas estadounidenses entre 1938 y 1946, sentó las bases del potencial aéreo norteamericano posbélico

Conocido comúnmente por Hap, el general Henry Harley Arnold fue jefe del Estado Mayor de la Aviación del Ejército (Army Air Corps) de EE UU en los años cruciales de 1938-1946.

Arnold nació en Gladwyne (Pennsylvania) el 25 de junio de 1886. En 1907 abandonó la academia de West Point con el grado de subteniente de infantería y en abril de 1911 inició en Dayton los cursos de piloto con los hermanos Wright. En 1917 ya era coronel y estaba al mando del 7º Aero Squadron. En aquella época se ocupó, entre otros muchos cometidos, del proyecto del "Bug", un bombardero biplano sin piloto desarrollado por la Sperry Gyroscope Company y destinado a realizar acciones de bombardeo en el frente occidental. Se construyeron algunos ejemplares de este aparato, pero ninguno de ellos llegó a utilizarse.

En 1926, a causa del apoyo que prestó al general William (Billy) Mitchell, procesado por un tribunal militar por insubordinación, Arnold fue desterrado a Fort Riley, pero más tarde consiguió ascender en la escala militar y obtuvo el mando de la base de March y de la primera ala de bombardeo equipada con Martin B-10. En 1935 fue nombrado ayudante del comandante en jefe del Air Corps y, en octubre de 1938, sucedió en ese mando al general Westover, muerto en el transcurso de un aterrizaje en Burbank (California), sede de la compañía Lockheed a la que se dirigía para realizar una visita oficial.

Propulsor de la expansión

En los tres años siguientes, Hap Arnold fue el enérgico defensor de la gigantesca expansión del Air Corps y de la producción industrial aeronáutica estadounidense. En abril de 1941, se trasladó a Inglaterra y se puso en contacto con quienes debían organizar el esfuerzo bélico aliado durante el resto de la contienda. A su regreso a Estados Unidos Arnold presentó un detallado informe a la Casa Blanca, donde se comprobó con estupor que éste era el primer dossier que recibía el gobierno estadounidense acerca de la situación bélica en Europa.

Arnold fue quien estudió y programó el entrenamiento en EE UU de las tripulaciones aliadas y quien estableció las numerosas modificaciones prácticas, al objeto de que los aparatos militares resultaran realmente adecuados para el servicio bélico. El Air Corps siempre había sido excluido de las discusiones políticas de alto nivel, porque en ellas sólo intervenían los jefes de Estado Mayor de las otras fuerzas armadas. Arnold era partidario de que en EE UU se adoptara la estructura administrativa y organizativa británica, en la que se contemplaba la división del ejército en tres fuerzas armadas. Así fue como el Air Corps, que a partir de 1940 se denominó Fuerza Aérea del Ejército, logró estar representado en las altas esferas.

Como jefe del Air Corps, Arnold participó en todas las reuniones importantes de los dirigentes aliados, visitó los diferentes frentes de guerra y desempeñó un importante papel en las decisiones estratégicas relacionadas con el esfuerzo bélico aliado.

La primera reunión entre estadounidenses y británicos se celebró en 1941 a bordo de los navíos de guerra *Augusta* (EE UU) y *Príncipe de Gales* (Gran Bretaña). En aquella ocasión, Arnold pudo constatar que los dirigentes británicos, tanto políticos como militares, acudían a esas conversaciones bien preparados, mientras que los jefes de Estado Mayor de las diferentes fuerzas armadas estadounidenses nunca habían celebrado reuniones conjuntas previas. A consecuencia de esta observación de Arnold, poco después se formó el comité de jefes de Estado Mayor que, presidido por el máximo mandatario de EE UU, actúa de órgano rector en los asuntos militares.

La producción de bombarderos pesados

Uno de los logros de Arnold durante la segunda guerra mundial consistió en instar la potenciación de la producción de bombarderos pesados, en especial B-17 y B-24, mientras la Marina apremiaba para que las asignaciones y los materiales necesarios se destinaran a la producción de buques y al apuntalamiento de la fuerza aérea naval. Algunos miembros de la RAF eran contrarios a la utilización de las fortalezas volantes B-17, alegando que no resultaban adecuadas para las misiones en la Europa ocupada por los alemanes ni para realizar bombardeos de precisión. En cuanto le fue posible, Arnold suministró a los británicos el B-24 Liberator, muy apreciado al parecer por los aliados. También tuvo que enfrentarse, cuando Estados Unidos entró en guerra el 7 de diciembre de 1941, a los inciertos interrogantes que encubrían, en el fondo, graves problemas de orden táctico. Uno de ellos era ¿cómo pudieron destruir los japoneses de un solo golpe la aviación desplegada en las islas Hawai? El comandante de la zona, general Martin, era de la misma opinión que el comandante en jefe de aquel teatro de operaciones: para proteger a los aviones del sabotaje era mejor reunir los aparatos, al objeto de que pudieran ser custodiados con las escasas fuerzas disponibles. A pesar del desastre de Pearl Harbor, horas después se repetía la catástrofe en Filipinas, pese a que Arnold había telefoneado al general Brerenton para advertirle de cuanto acababa de suceder en Hawai.

Operación «Torch»

Arnold contaba para el desarrollo de su tarea con la inmensa capacidad productiva de la mayor industria aeronáutica del mundo. Además, tras una intensa política de relaciones públicas, consiguió el apoyo de la prensa, que anteriormente había realizado una crítica implacable al programa armamentístico norteamericano. La primera operación estratégica aliada concebida por Arnold fue la operación «Torch» (la invasión de África del Norte). Por primera vez durante la misma combatieron conjuntamente los estadounidenses y sus aliados. Arnold participó en las conferencias de El Cairo, Casablanca, Chungking, Teherán y Quebec. También fue obra suya que Gran Bretaña cediera la patente tecnológica del turborreactor Whittle a Estados Unidos.

En 1944, cuando trabajaba en el proyecto de equipamiento y estructura administrativa de lo que debían ser las fuerzas aéreas de posguerra de EE UU, sufrió un ataque cardíaco que le obligó a permanecer hospitalizado hasta marzo de 1945. Cuando finalizó la guerra, Arnold pidió el retiro y el presidente Truman aceptó su dimisión en febrero de 1946, con efecto a partir del 1 de marzo. Arnold había prestado servicio en el Ejército estadounidense durante cuarenta años, treinta y cinco de ellos en el Army Air Corps. Fue sin duda el personaje más relevante en la historia de la creación y desarrollo de lo que sucesivamente se llamó Servicio Aéreo del Ejército de EE UU, Cuerpo Aéreo, Fuerza Aérea del Ejército y, cuando Arnold ya se había retirado, Fuerzas Aéreas de EE UU, desde entonces con autonomía propia. Hap Arnold murió en 1950.



El general Arnold en el estrado durante una conferencia de la comisión para el desarrollo interamericano celebrada en Nueva York. Arnold fue uno de los protagonistas de la política expansionista del potencial aéreo estadounidense en la década de los treinta. A la izquierda: cartel de reclutamiento de la aviación de Estados Unidos (Popperfoto; IWM, Londres).

El as sin piernas

Douglas Bader, pese a la desventaja que suponía el servirse de prótesis metálicas en lugar de piernas, fue uno de los ases de la RAF en la segunda contienda

Incluso entre los soldados más sobresalientes, no hay muchos que lleguen a alcanzar en vida la categoría de héroes legendarios. Si el as alemán Manfred von Richthofen, el francés George Guynemer o el submarinista alemán Günther Prien, constituyen ejemplos de excepción, no cabe duda de que la leyenda de Douglas Bader se basó fundamentalmente en que Gran Bretaña necesitaba contar con un ejemplo propagandístico en una etapa en que la evolución del conflicto no le resultaba muy favorable.

Douglas Robert Stewart Bader nació el 21 de febrero de 1910 en St. John's Wood, un suburbio al norte de Londres, y pronto se reveló como un muchacho vivaz, deportista y aventurero a quien un tío abuelo materno —que había combatido en el Royal Flying Corps y en la RAF— infundió aquel entusiasmo por la aviación que le animó, tras sus estudios en la St. Edward's School de Oxford, a enrolarse en la RAF.

El 26 de julio de 1930, casi dos años después de su ingreso en la escuela de la RAF de Cranwell, Bader se incorporó al servicio de las fuerzas aéreas y fue destinado al 23° Squadron con base en Kenley, dotado en aquella época con los pequeños cazas biplanos Gloster Gamecock. El joven piloto participaba, en representación de la RAF, en numerosos concursos deportivos y volaba con la patrulla acrobática que realizaba espectaculares exhibiciones aéreas en Hendon, poco antes de que su unidad comenzase a recibir los nuevos Bristol Bulldog. Más tarde, el 14 de diciembre de 1931, se produjo la tragedia.

La destrucción del Bulldog

A raíz de un comentario sarcástico, se le prohibió participar en una exhibición acrobática, pero Bader subió a un aparato y se elevó en el frío cielo invernal lanzándose en picado sobre los espectadores para demostrar lo que era una auténtica acrobacia. Pero la excitación debió traicionar sus reflejos, ya que en una evolución a baja cota el extremo del ala de babor rozó el suelo y el avión se hizo pedazos.

Bader fue extraído de entre los restos del aparato gravemente herido, con las piernas deshechas. Tras una prolongada estancia en el hospital se restableció y pudo andar merced a dos prótesis metálicas que sustituían sus piernas, pero en la RAF no había lugar para un tullido y se vio obligado a buscarse un trabajo civil.

En septiembre de 1939, cuando estalló la guerra, Bader estaba casado y trabajaba en la Shell, pero la fascinación por el combate y su espíritu de revancha eran tan fuertes, que de inmediato cursó una solicitud de reingreso en la RAF, y su fuerza de persuasión fue tal que al poco tiempo vestía de nuevo el uniforme de piloto.

A finales de noviembre, en la escuela central de vuelo de Upavon, Bader aprendió a manejar los nuevos apa-



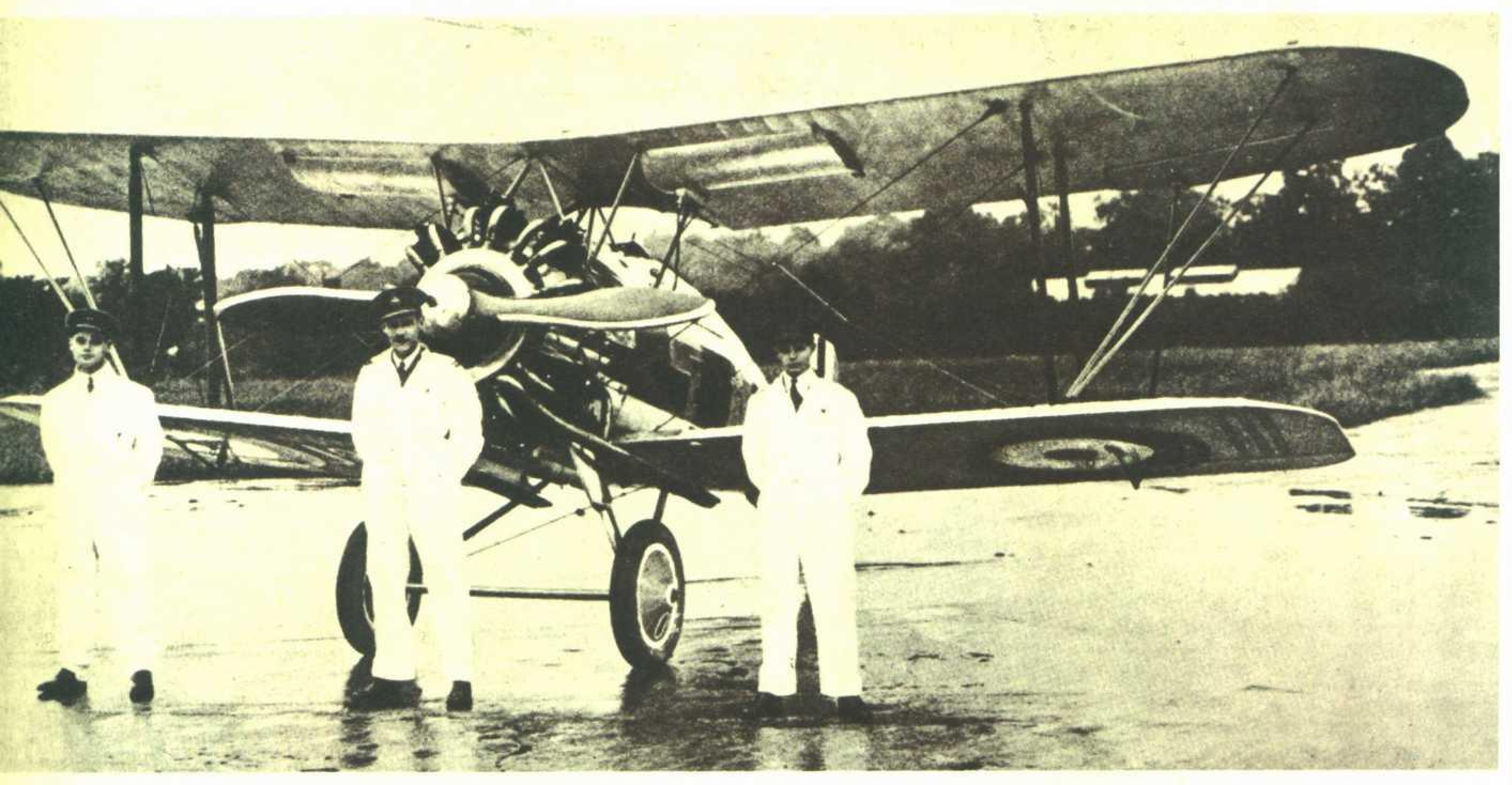
ratos de la RAF y más tarde volvió a los mandos de un caza, en esta ocasión un Spitfire. En febrero de 1940 fue destinado al 19° Squadron, con base en Duxford, y en abril obtuvo el mando del 222° Squadron.
Como muchos pilotos de su generación, Bader había leído infinidad de veces los escritos de los ases de la primera guerra mundial —Ball, McCudden, Mannock— y, pese a los evidentes adelantos incorporados en los aparatos de caza, estaba convencido de que las tácticas de combate aéreo desarrolladas entre 1914 y 1918 seguían siendo válidas. Pronto tuvo ocasión de comprobar sus teorías, pues el 1 de junio de 1940 lograba derribar sobre la playa de Dunkerque un Bf 109.
Al mando del 242° Squadron, dotado con Hurricane, cuando apenas se había recuperado de su agotadora campaña en Francia, Bader tuvo que desplegar toda su energía para que la formación alcanzase un nivel que le permitiera afrontar la prueba decisiva que se avecinaba y que iba a dirimirse en los cielos de Gran Bretaña.

En combate

Cuando a mediados de julio se inició la Batalla de Inglaterra, el 242° Squadron se hallaba dispuesto para el combate. Pero Bader estaba tan convencido de sus teorías acerca de las «grandes formaciones» de caza —¿quizás una reminiscencia del «circo» de von Richthofen?— que hizo correr graves riesgos al Mando de Caza de la RAF.
En teoría, resultaba indudable que enfrentar formaciones masivas de cazas a las grandes formaciones alemanas que atacaban Gran Bretaña conduciría a una victoria aérea total, y más si se advertía la limitada autonomía de vuelo de los cazas alemanes de escolta, pero ni Bader ni el vicemariscal del Aire Trafford Leigh-Mallory, comandante del 12° Group de Caza al que pertenecía el 242° Squadron, habían considerado el hecho de que para hacer despegar, reunir y dirigir una gran formación de cazas contra el enemigo se requería tiempo, y que bastaban pocos minutos para que los bombarderos alemanes machacaran duramente el débil sistema defensivo británico.
El vicemariscal del Aire Keith Park, el hábil neozelandés al mando del 11° Group —destinado a primera línea en la defensa del sureste de Gran Bretaña y la capital—, adoptó una táctica mucho más acertada: lanzar con la máxima rapidez sus exiguas formaciones de Spitfire y Hurricane contra las incursiones de Junkers y Dornier.
Mientras sus escuadrillas se batían con desesperado tesón contra los bombarderos alemanes y sus temibles escoltas, Park tuvo que sostener otra batalla no menos dura contra la obtusa decisión de Leigh-Mallory, quien, con su reiterada confianza en las formaciones de varias escuadrillas de caza, se negaba a proteger los aeródromos del 11° Group, frecuente y duramente atacados por las acciones de la Luftwaffe.
Afortunadamente para los británicos, poco después Hitler decidió lanzar los bombarderos sobre Londres, como represalia por algunos ataques nocturnos de la RAF contra Berlín, y la presión sobre los aeródromos avanzados de la RAF disminuyó, mientras las bombas que caían en la capital apenas mermaban la capacidad de resistencia británica y en último término dieron ocasión para que intervinieran las grandes formaciones sostenidas por Bader y Leigh-Mallory. Las victorias de los cazas ingleses se multiplicaban, pero la batalla ya estaba decidida cuando los bombarderos alemanes habían soltado la presa. Así, cuando llegó el otoño y la Luftwaffe inició sus bombardeos nocturnos, no fue porque la docena de victorias en el activo de Bader —y las otras 60 de su escuadrilla— hubieran influido en el curso de la Batalla de Inglaterra.



Los Hurricane del 242° Squadron (cuyo emblema reproducimos sobre estas líneas) en vuelo de interceptación del enemigo, en una acción a finales de 1940. Al mando de Douglas Bader (en el recuadro), esta formación se apuntó más de 60 victorias aéreas durante la Batalla de Inglaterra (Camera Press-Imperial War Museum, Londres; Ministerio de Defensa británico; Popperfoto).



Los pilotos de la patrulla acrobática del 23º Squadron, con base en Kenley, en 1931, delante de uno de sus Gloster Gamecock. Douglas Bader es el primero por la izquierda, seguido de Harry Day y Geoffrey Stephenson (Popperfoto).

Bader recibió la *Distinguished Flying Cross* (cruz al mérito de vuelo) y la *Distinguished Flying Order* (orden al mérito de vuelo) por sus victorias y por la energía demostrada al mando de la fuerza compuesta por los Squadrons nº. 19, 242 y 310. En el verano de 1941, Bader participó en las primeras misiones ofensivas de la RAF sobre la Francia ocupada por los alemanes.

Al mando de una fuerza con base en Tangmere y, compuesta por los Squadrons nº. 145, 610 y 616 de Spitfire, que de forma progresiva iban reemplazando a los inferiores Hurricane, Bader se entregó con entusiasmo y minuciosidad al cumplimiento de operaciones, y, aunque esta fase de la guerra distó mucho de ser brillante para la RAF —desde mediados de junio hasta finales de diciembre el Mando de Caza británico perdió 426 pilotos para abatir 114 cazas alemanes—, supuso el hecho positivo de que las fuerzas aéreas británicas, tras verse obligadas a una desesperada acción defensiva, pasaron a la ofensiva.

En junio de 1941 Bader derribó tres Messerschmitt, el 2 de julio se apuntó una cuarta victoria y, probablemente, una quinta; el 4 de julio derribó otro 109 sobre Lille, el 9 uno más sobre Marzingarbe y el 10 otro sobre Chacques.

El 12 de julio, en un combate sobre Hazebrouck, Bader abatió un 109 y averió otros tres, y unos días más tarde, sin haber hecho ningún disparo —aunque el mérito, como sucede en los combates a corta distancia, pudo ser de otro piloto—, vio como el piloto de un caza alemán, acosado bastante de cerca, se lanzaba en paracaídas.

Prisionero de guerra

El 11 de agosto de 1941, en una misión destinada a desgastar a las escuadrillas de caza alemanas, Bader puso rumbo hacia Lille con sus Spitfire y atacó en solitario una formación de seis Messerschmitt logrando derribar dos. Los otros cuatro empezaron a perseguirle de cerca y uno de ellos colisionó con el solitario Spitfire. Bader, atrapado en la estrecha cabina, vio como su caza entraba en barrena; cuando, finalmente, logró lanzarse en paracaídas, una de sus protésis quedo atrapada en el avión.

Bader, cuya fama era de sobras conocida por los alemanes, fue caballerosamente albergado tras su captura en las cercanías del aeródromo de Saint-Omer, donde tuvo la oportunidad de inspeccionar los nuevos Bf 109 F y de sentarse en la cabina del aparato de Adolf Galland. Cuando con toda la ingenuidad posible pidió al as alemán que le dejase efectuar un corto vuelo con su caza, éste, con no menos ingenuidad, le contestó: «Si le concedo lo que me pide, tal vez intentaría fugarse y yo tendría que perseguirle. Y precisamente ahora que nos conocemos, no querrá que nos enfrentemos a tiros».

Tras una frustrada fuga del hospital, a donde había sido trasladado para que le aplicaran de nuevo la prótesis, que los alemanes habían recuperado entre la chatarra del Spitfire y reparado a conciencia, el piloto inglés tuvo que resignarse a casi cuatro años de prisión en Alemania.

Bader no era naturalmente el típico prisionero dócil y paciente y, como intentara fugarse por segunda vez, fue trasladado primero al Stalag Luft III (campo de concentración para aviadores) de Sagan y más tarde encerrado en el castillo de Colditz, de donde fue liberado por los norteamericanos en la primavera de 1945, tras la caída de Alemania.

Del cielo a la pantalla

Una vez repatriado, Bader fue ascendido a coronel y se le destinó al mando de la escuela de cazas de Tangmere, pero, naturalmente, el ambiente posbélico, muy distinto al de los años de guerra, no era para él, y el 21 de julio de 1946 el as se licenció de la RAF para volver a la Shell con un cargo directivo.

En quince meses de operaciones Bader incorporó a su cuenta personal treinta victorias aéreas, de ellas 22 y media oficialmente confirmadas, pero su fama en Inglaterra excedió a su simple celebridad como piloto de caza. En 1954 Paul Brickhill publicó, con el título de *Reach for the Sky*, la historia del as sin piernas y dos años más tarde el actor Kenneth More interpretaba el personaje de Bader en la película del mismo título, que en España se estrenó con el título de *Proa al cielo*.

La edad y una vida sin tintes espectaculares, hacen del Bader actual un hombre en el que la energía juvenil y la profunda dosis de exhibicionismo se han trocado por un ser de apasionada dedicación a múltiples iniciativas en favor de los disminuidos físicos.

Piloto de grandes travesías

Italo Balbo fue el pionero de las travesías atlánticas en grupo, que despertaron un enorme interés técnico por Italia

«Creo que en la actualidad debemos perseguir nuevos objetivos en las pruebas de audacia, de tesón y de pericia de nuestros aviadores; no en raids individuales, sino en cruceros colectivos de varias escuadrillas que vuelen juntas, al objeto de que nuestro personal de vuelo no sólo se enriquezca con experiencias preciosas de cielos, climas y países lejanos, sino con una práctica indispensable para el vuelo colectivo.» Estas palabras, pronunciadas por Italo Balbo en la cámara de diputados fascista el 23 de marzo de 1928, resumen las motivaciones fundamentales de las travesías atlánticas colectivas que en 1930 proporcionaron fama mundial a su artífice y a la aviación italiana.

En otra ocasión Balbo desarrolló aún más estas motivaciones al escribir: «Intentar la travesía atlántica con una formación de hidroaviones es una empresa de enorme interés. Más que un vuelo en solitario, más que un vuelo colectivo. No ya desde el punto de vista de la técnica y la disciplina, sino, sobre todo, desde el punto de vista político y militar. Podemos estar seguros de que una travesía aérea en formación tendría enorme repercusión en América, donde los raids oceánicos se contemplan bajo un aspecto muy específico: el de un nuevo vínculo con Europa, como un paso adelante para poner fin al aislamiento americano».

Cuando en 1928 anunció oficialmente su proyecto al parlamento, Balbo ocupaba desde hacía año y medio la subsecretaría de Estado para la Aeronáutica.

Italo Balbo había nacido en 1896 en Ferrara y su curriculum es semejante al de otros jerarcas fascistas. En una biografía oficial de 1932 figura el siguiente resumen: «Tras formar parte de los más enardecidos intervencionistas, participó en la guerra contra Austria obteniendo por méritos el grado de capitán y tres medallas al valor (dos de ellas de plata). Diplomado en ciencias sociales, figuró entre los fascistas de primera hora y, en la marcha sobre Roma, formó parte del cuadrumvirato. A continuación ocupó altos cargos, distinguiéndose en especial por la organización del arma aérea italiana».

En efecto, Balbo fue un fascista de primera hora (ya en su Ferrara natal se había distinguido como jefe de escuadristas de acción), pero luego, con el tiempo, su actitud frente a Mussolini y el fascismo fue cambiando paulatinamente hasta llegar a los límites de una abierta oposición al régimen. Balbo fue uno de los pocos jerarcas fascistas que previeron —aunque demasiado tarde y sin oponerse con decisión— el desastre de la guerra en que Mussolini había embarcado a Italia en 1940.





Los hidroaviones de la travesía de 1933 Italia-Estados Unidos, fondeados. En el recuadro: Italo Balbo en una foto oficial. Balbo puede ser considerado como el creador del vuelo en formación, que fue práctica habitual en las misiones de bombardeo aéreo de la segunda guerra mundial (Ullstein; Associated Press).

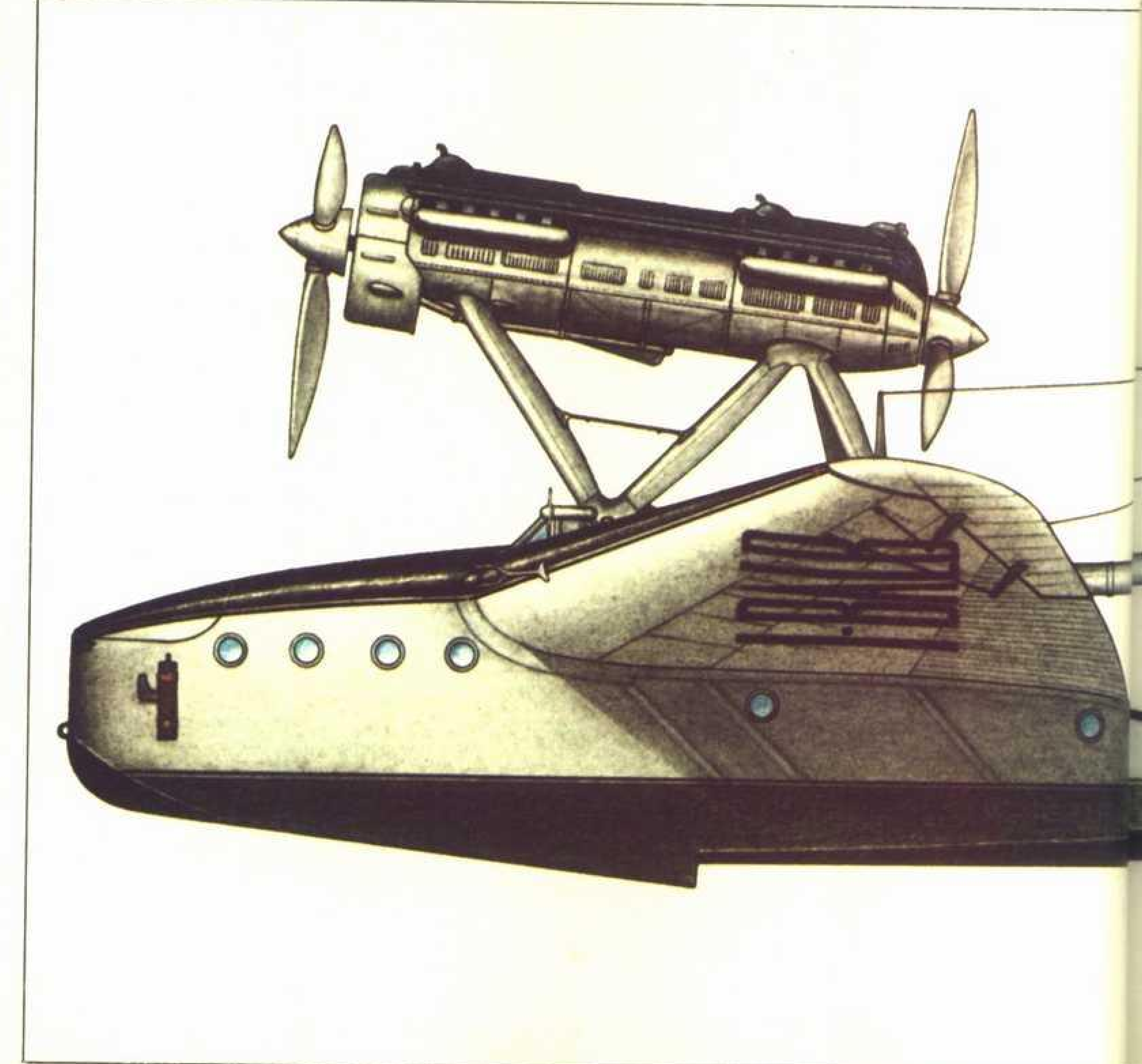
De Italia a Brasil

Balbo ideó las dos travesías atlánticas que le hicieron famoso, como colofón a otras empresas en las que la recién creada Regia Aeronautica había jugado fuerte con fines de prestigio. En 1925 tuvo lugar el vuelo de Sesto Calente-Melbourne-Tokio-Roma del Siai S 16 pilotado por Francesco De Pinedo, y en 1927 la travesía desde Italia a las dos Américas (y regreso) del Siai S 55, pilotado también por De Pinedo, acompañado en aquella ocasión por Carlo Del Prete.

Mussolini (en aquel momento ministro del Aire, además de jefe de gobierno) y Balbo encomendaron a De Pinedo, por su experiencia en los dos vuelos individuales, la preparación y el mando del crucero sobre el Mediterráneo occidental, realizado entre el 26 de mayo y el 2 de junio de 1928, y en el que participaron, en un recorrido de 2 804 km, 61 hidroaviones de diversos tipos (en uno de los cuales viajaba el propio Balbo).

Al año siguiente, entre el 5 y el 19 de junio, 35 hidroaviones (casi todos Siai S 55) efectuaron el crucero del Mediterráneo oriental. Fundamentalmente, esta última travesía resultó, desde el punto de vista organizativo y de entrenamiento de las tripulaciones, una especie de ensayo general para la aún más ambiciosa empresa que Balbo proyectaba y cuya primera idea se le ocurrió cuando regresaba de un viaje a Estados Unidos, a finales de 1928.

Tras una minuciosa preparación de las tripulaciones, realizada en la base de hidros de Orbetello, el 17 de diciembre de 1930 partían de esa base los 14 hidroaviones Siai S 55 TA (Travesía Atlántica), que presentaban diversas modificaciones respecto a su antecesor S 55, con el que se había efectuado el crucero del Mediterráneo oriental. Los aparatos iban al mando de



Balbo, quien, el 12 de septiembre, había sido nombrado ministro de la Aeronáutica.
En siete etapas y 61 horas y media de vuelo efectivo, el 15 de enero, once de los catorce S 55 que habían salido de Orbetello llegaron a Río de Janeiro. Un aparato había resultado destruido en un accidente, poco después de despegar de Bolama (Guinea portuguesa), en el que perdieron la vida sus cuatro tripulantes, y otros dos aparatos sufrieron graves daños en amarajes desafortunados que causaron una quinta víctima. Durante la travesía atlántica, la formación contó con el apoyo de unidades de una escuadra naval italiana desplazada a lo largo de la ruta para que sirviera de estación meteorológica y de punto de referencia por radio, así como de base de socorro en caso necesario. Aunque algo difuminado por las pérdidas, el balance de la travesía fue positivo. Las tripulaciones fueron recibidas triunfalmente por el presidente de Brasil, Getulio Vargas, y una inmensa muchedumbre. Mussolini transmitió por radio dos de sus pomposos mensajes y Víctor Manuel III cursó un conciso telegrama.

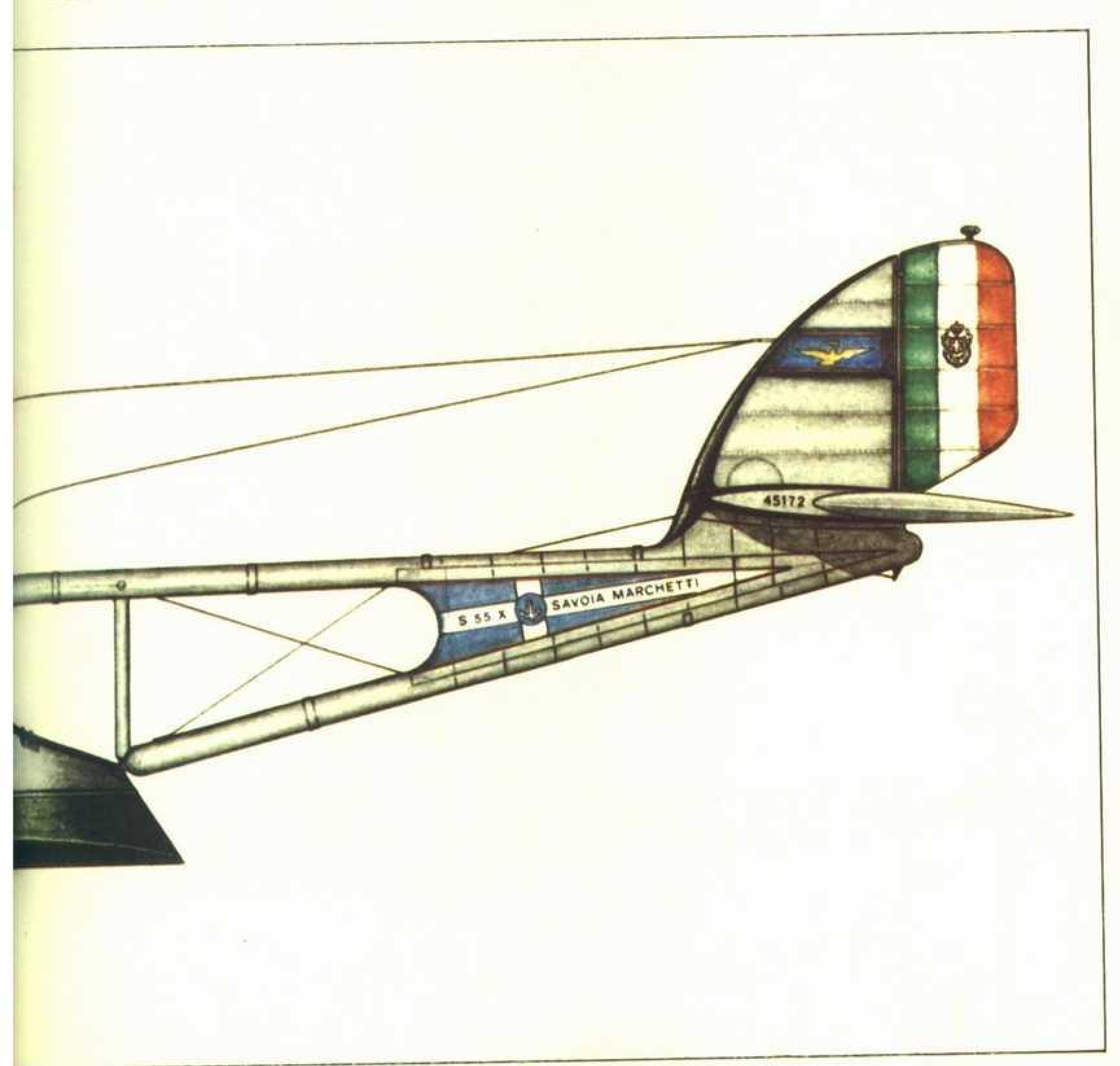
Apoteosis en Nueva York

Ya habían quedado sentadas las bases para una travesía aún más ambiciosa. Tras una preparación —dirigida por el propio Balbo— todavía más intensa que la del vuelo Italia-Brasil, el 1 de julio de 1933 partía de Orbetello una formación que debía efectuar la travesía Italia-Estados Unidos, en la que participaban, también al mando de Balbo, 25 aparatos de la versión mejorada S 55 X.
Las tripulaciones habían seguido un meticuloso entrenamiento, en el cual la navegación instrumental había desempeñado un importante papel. Dos submarinos y dos motolanchas de la Marina italiana, un yate del Ministerio de la Aeronáutica y seis balleneros alquilados a Irlanda, fueron destacados en apoyo de los aviadores a lo largo del trayecto atlántico que se realizó en dos etapas (desde Londonderry, en Irlanda, hasta Reykjavik en Islandia, y desde allí a Cartwright, en el Labrador).
Pese a las adversas condiciones atmosféricas, la formación, dividida en escuadrillas de tres aparatos (de los 25 que despegaron de Orbetello uno se estrelló durante el amaraje en Amsterdam, primera etapa, causando la muerte de un mecánico), llegó en perfecto orden a Cartwright. Desde allí prosiguió vuelo a Chicago, adonde arribó, tras dos escalas, el 15 de julio. Fue el primer triunfo, con fiestas, recepciones oficiales y un telegrama de Roosevelt.
El 19 de julio se iniciaba el viaje de regreso, vía Terranova-Azores-Lisboa. En la capital lusitana un hidro capotó durante la maniobra de amaraje y murió un tripulante. El 12 de agosto, los 23 aparatos restantes culminaban la travesía amarando en el Lido de Ostia, entre los clamores de una multitud enfervorizada. Mussolini abrazó a Balbo cuando desembarcó (al día siguiente le nombraba mariscal del aire).

Trágico fin en Tobruk

Al cabo de unos años, el recuerdo de aquel abrazo casi se había diluido, y Balbo, enviado en 1934 a Libia en calidad de gobernador, veía con creciente preocupación las locuras bélicas de Mussolini. El 2 de junio de 1940, el conde Ciano, yerno de Mussolini y por entonces ministro de Asuntos Exteriores, anotaba en su diario: «Veo mucho por las tardes a Balbo, que se dispone a regresar a Libia. Está decidido a no regatear esfuerzos, pero no cree que vaya a ser una guerra rápida y fácil... No retira ninguna de sus reticencias acerca de la política del Eje. Balbo no cuestiona a los alemanes: los odia».
El 28 de junio de 1940, mientras regresaba a Tobruk tras una inspección del frente, la defensa antiaérea italiana confundió su avión con un aparato británico y lo derribó. Al día siguiente Ciano anotaba en su diario: «Balbo no merecía este fin... tenía más ímpetu que ingenio, más vivacidad que agudeza. Pero era un buen hombre... No deseaba la guerra y mantuvo su repulsa hasta el último momento. Sin embargo, cuando se desencadenó el conflicto, se pronunció con palabras propias de un soldado fiel... Era, antes que nada, un italiano, con los grandes defectos y cualidades de nuestra raza».

A la izquierda: los S 55 X de la travesía atlántica fondeados en el lago Michigan, frente a los rascacielos de Chicago, ciudad elegida como meta del crucero por ser la sede aquel año de una importante feria mundial. Abajo, a la izquierda: el avión que pilotó Balbo en la travesía. Abajo: Balbo responde a los saludos de la multitud neoyorquina durante el tradicional desfile triunfal por Broadway, reservado a personajes ilustres (Ullstein; Publifoto).







El caballero del aire

Audaz y siempre al ataque, Albert Ball, condecorado en varias ocasiones, fue uno de los principales ases británicos de la primera guerra mundial

Albert Ball fue derribado en mayo de 1917, cuando apenas contaba veinte años; pese a su juventud, en los dos últimos años de su vida se había convertido ya en uno de los más importantes ases británicos de la primera guerra mundial. Ball nació en Nottingham, el 14 de agosto de 1896, y estudió en el Trent College, que abandonó en 1913. Un año después, cuando estalló la guerra, se enroló en el Ejército con la esperanza de ser enviado a Francia, pero se las arregló para recibir lecciones privadas de vuelo en Hendon, obteniendo el título de piloto en octubre de 1915. Asignado al Royal Flying Corps para un posterior período de adiestramiento, consiguió finalmente que le enviaran a Francia. Y así, a comienzos de 1916, se unió al 13° Squadron, con base en Savary.

En este grupo, que estaba equipado con aviones BE 2c biplaza de observación, Ball inició su actividad bélica con vuelos de reconocimiento y de observación del alcance de la artillería sobre la línea del frente. El 20 de marzo, poco después de despegar, el motor de su aeroplano se paró, y se vio obligado a realizar un aterrizaje forzoso. El aparato quedó destruido, pero Ball resultó ileso. El día 27 tuvo que hacer otro aterrizaje forzoso, esta vez a causa del fuego enemigo.

Entre una y otra misión, Ball tuvo varias ocasiones de volar en un monoplaza Bristol Scout y pudo apreciar la notable libertad de maniobra y de acción que ofrecía este pequeño aparato. Ball logró su primera victoria el 29 de abril, cuando, junto a su observador, obligó a un avión enemigo a aterrizar cerca de Rouvroy.

El caza Nieuport

El 7 de mayo, Ball fue trasladado al 11° Squadron, equipado con aviones biplaza FE 2b y monoplazas Nieuport y Bristol Scout. Le fue asignado un Nieuport, un avión especialmente adaptado a su temperamento, y comenzó a patrullar las zonas cercanas a las líneas enemigas, en busca de adversarios.

Durante el mes de mayo, sostuvo numerosos encuentros con aviones enemigos, obligándoles a retirarse o a aterrizar: recurso bastante habitual en aquella época cuando un piloto quería salir de apuros. El 1 de junio sobrevoló el aeródromo de Douai, una de las bases alemanas, desafiando al enemigo: dos aeroplanos despegaron para hacerle frente, pero los decididos ataques de Ball obligaron a ambos a aterrizar de inmediato.

Tras un período de permiso, Ball volvió a reunirse con su Nieuport hacia finales de junio. El 26 de ese mes, atacó y destruyó un globo de observación germano, por lo que recibió la Cruz de guerra. El 1 de julio comenzó la gran ofensiva del Somme y, al día siguiente, Ball abatió un biplaza Roland y, tan sólo media hora después, un biplaza Aviatik.

Ball comenzaba ya a resentirse de sus continuas patrullas, pero su traslado al 8° Squadron para que disfrutara de un período de descanso le produjo todo menos satisfacción. Este grupo utilizaba para misiones de bombardeo y reconocimiento los BE 2c, total-



En la doble página: reconstrucción del último combate de Albert Ball el 7 de mayo de 1917, en el cual pereció el audaz piloto de caza inglés.
En el recuadro: arriba, un caza Nieuport 11, el aeroplano favorito de Ball por su maniobrabilidad (superior a la del SE 5 que le habían asignado en el 56° Squadron y en el cual se hallaba cuando fue derribado); debajo, el aviador en la cabina de un SE 5 (IWM, Londres; Late E.L. Foot; Camera Press-IWM, Londres).



El SE 5 de Albert Ball, en una fotografía tomada en marzo de 1917, en London Colney, por aquella época base del 56° Squadron (Chaz Bowyer).

mente inadaptados para el combate aéreo, que cada vez despertaba más el interés de Ball. Sin embargo, pese a las deficiencias del avión que pilotaba, se mantuvo siempre en una posición de ofensiva hasta que, el 10 de agosto, regresó al 11° Squadron.

De nuevo a los mandos de un ágil caza monoplaza Nieuport, Ball reemprendió los vuelos de patrulla sobre el frente. El 17 de agosto obligó a aterrizar a dos Roland y el 22 abatió otro avión de este tipo, provocó el incendio de un segundo y forzó el aterrizaje de un tercero. Al día siguiente, fue agregado al 60° Squadron, al mando del mayor R. Smith-Barry, quien le concedió plena libertad en lo referente a sus vuelos. Al finalizar el mes, Ball había engrosado su lista de victorias con dos aeroplanos abatidos y cuatro obligados a aterrizar.

Comandante de patrulla

El 11 de septiembre, al regresar de un permiso, asumió el mando de la Patrulla A del 60° Squadron. Aunque desde entonces tuvo la responsabilidad del mando, Ball siguió volando en solitario siempre que pudo, ya que éste era su método de combate preferido.

El 15 de septiembre inició un período de intensos combates en los que derribó dos Roland; el 21 abatió otros dos y obligó a aterrizar un tercero. Al día siguiente, se encontró con un caza Fokker D I y lo abatió tras una breve lucha; y finalmente, el día 23, destruyó un Albatros D II.

A la mañana del día siguiente, a las 5,45, mientras buscaba enemigos, disparó contra algunos globos cautivos con el fin de llamar la atención de los posibles pilotos alemanes que volaran por los alrededores. Rápidamente aparecieron tres cazas Albatros, a los que se enfrentó Ball de inmediato. El piloto inglés alcanzó desde abajo, a unos quince metros de distancia, a uno de ellos: el aparato entró en barrena y se estrelló en las cercanías de Haplincourt.

Dos días más tarde, se enfrentó a otro Albatros. Colocándose debajo de su adversario, dirigió hacia arriba la ametralladora Lewis montada sobre el ala superior, disparó e incendió el aparato enemigo. Por la tarde, se topó con una formación de ocho Roland, cerca de Graincourt, y consiguió disparar un cargador entero en la parte inferior del fuselaje de uno de ellos, que cayó en barrena.

En septiembre, el infatigable as de la guerra recibió la orden al mérito en el servicio (*Distinguished Service Order*) barrada y la condecoración rusa de la orden de San Jorge. El 1 de octubre, continuaron sus victorias cuando obligó a aterrizar a tres monoplazas. Tres días después, regresó a Inglaterra para pasar un período de descanso, durante el cual fue asignado como instructor al 34° Squadron de Reserva, basado en Orfordness. Durante su estancia en el frente había derribado 12 aviones alemanes y un globo de observación, además de un aparato probablemente abatido y 19 aeroplanos forzados a aterrizar.

En noviembre recibió la segunda barra para su orden al mérito en el servicio.

Un mes de victorias

En Gran Bretaña, Ball estaba considerado un héroe; sin embargo, no dejó de afanarse ni de insistir para que le destinaran de nuevo a Francia. En febrero de 1917, fue enviado a London Colney, en Herfordshire, donde se estaba formando el 56° Squadron, para asumir el mando de la Patrulla A. Este escuadrón estaba equipado con los nuevos cazas SE 5, un aeroplano que no satisfacía del todo a Ball, y por ello, cuando el 7 de abril el 56° Squadron fue destinado a Francia, el piloto hizo todo lo posible por procurarse un Nieuport.

El 56° Squadron se convirtió en uno de los más famosos grupos de caza de la primera guerra mundial, y el 23 de abril, Ball consiguió la primera victoria del escuadrón; en el plazo de un mes, el intrépido piloto derribó un total de catorce aviones enemigos.

La última víctima de Ball fue un caza Albatros, al que el as inglés obligó a aterrizar el 6 de mayo, mientras volaba con su Nieuport personal.

El último vuelo

El 7 de mayo de 1917, un año después de ingresar en el 11° Squadron, Ball no regresó, y aún hoy su muerte es un misterio, ya que nadie lo vio caer.

Ball fue avistado por última vez durante un confuso combate que se produjo al atardecer de ese día, entre Cambrai y Douai. Iba persiguiendo a un aeroplano enemigo, en dirección a un grupo de nubes, y sólo mucho más tarde el atónito 56° Squadron notó su falta. Los alemanes lo enterraron con honores militares en el cementerio de Annoeulin, el 9 de mayo de 1917.

Ball había derribado 23 aviones alemanes, además de haber destruido probablemente otros dos, que se precipitaron «fuera de control», y de forzar el aterrizaje de 21 aeroplanos, lo cual hace un total de 46 victorias.

El 8 de junio de 1917, le fue concedida a título póstumo la *Victoria Cross*.

El piloto inglés obtuvo todos sus éxitos cuando la guerra aérea estaba aún en sus albores y no existían aún tácticas experimentales. De forma autodidacta aprendió a combatir en el aire, y por su método de atacar a cualquier adversario, así como por su agresividad, se convirtió en el primer as inglés.

Cazador solitario

Francesco Baracca, caído en circunstancias no aclaradas, fue el as de la Aviación italiana durante la primera guerra mundial

Francesco Baracca, el mejor piloto de caza italiano de la primera guerra mundial, nació el 9 de mayo de 1888, en Lugo di Romagna. Desde que era un muchacho se sintió atraído por la carrera militar, y así, en 1907, apenas finalizó sus estudios secundarios, y pese a la oposición de sus padres, ingresó en la Academia Militar de Módena, donde escogió el arma de caballería y, tras el período de adiestramiento, fue asignado al 2º Regimiento de caballería Piemonte Reale.

En 1912, Baracca, cuyo interés por la aviación era creciente, asistía a todos aquellos primeros vuelos de la época, todavía muy inseguros, y leía con avidez todo lo que tuviera relación con el tema. Junto con los primeros futuros pilotos, se dirigió a Francia para seguir un curso de adiestramiento. En julio de aquel mismo año regresó a Italia con el título de piloto y, pocos días después, se incorporó al Batallón de aviadores, donde continuó el adiestramiento militar durante dos años más.

El 24 de mayo de 1915, cuando Italia entró en guerra, Baracca era ya un piloto de caza bien preparado, aunque las modestas prestaciones de los primeros Nieuport, no le permitieron demostrar sus dotes.

Durante el verano de 1915, Baracca participó en sus primeros duelos con los aviones austriacos, pero ya fuera porque las armas de aquellos rudimentarios biplanos se encasquillaban a menudo, o porque los aparatos austriacos eran más veloces, el aviador italiano siempre era derrotado.

Por fin, el 17 de abril de 1916, llegó la primera victoria. Baracca, que formaba parte de la 70ª Squadriglia, se enfrentó con un Aviatik al que obligó a aterrizar. A continuación, el aviador italiano tomó tierra cerca de su adversario para estrecharle la mano, siguiendo la tradición de la época.

El 16 de mayo, obtuvo su segunda victoria: catorce aviones austriacos atacaron las posiciones italianas, y Baracca se encontraba entre aquellos pilotos que lograron interceptarlos. Tres aeroplanos austriacos cayeron ante los disparos de los cazas italianos; la víctima de Baracca se estrelló en las cercanías de Gorizia.

El caballito rampante

El 20 de agosto, Baracca derribó otro aparato adversario, el 16 de septiembre un cuarto avión corrió la mis-

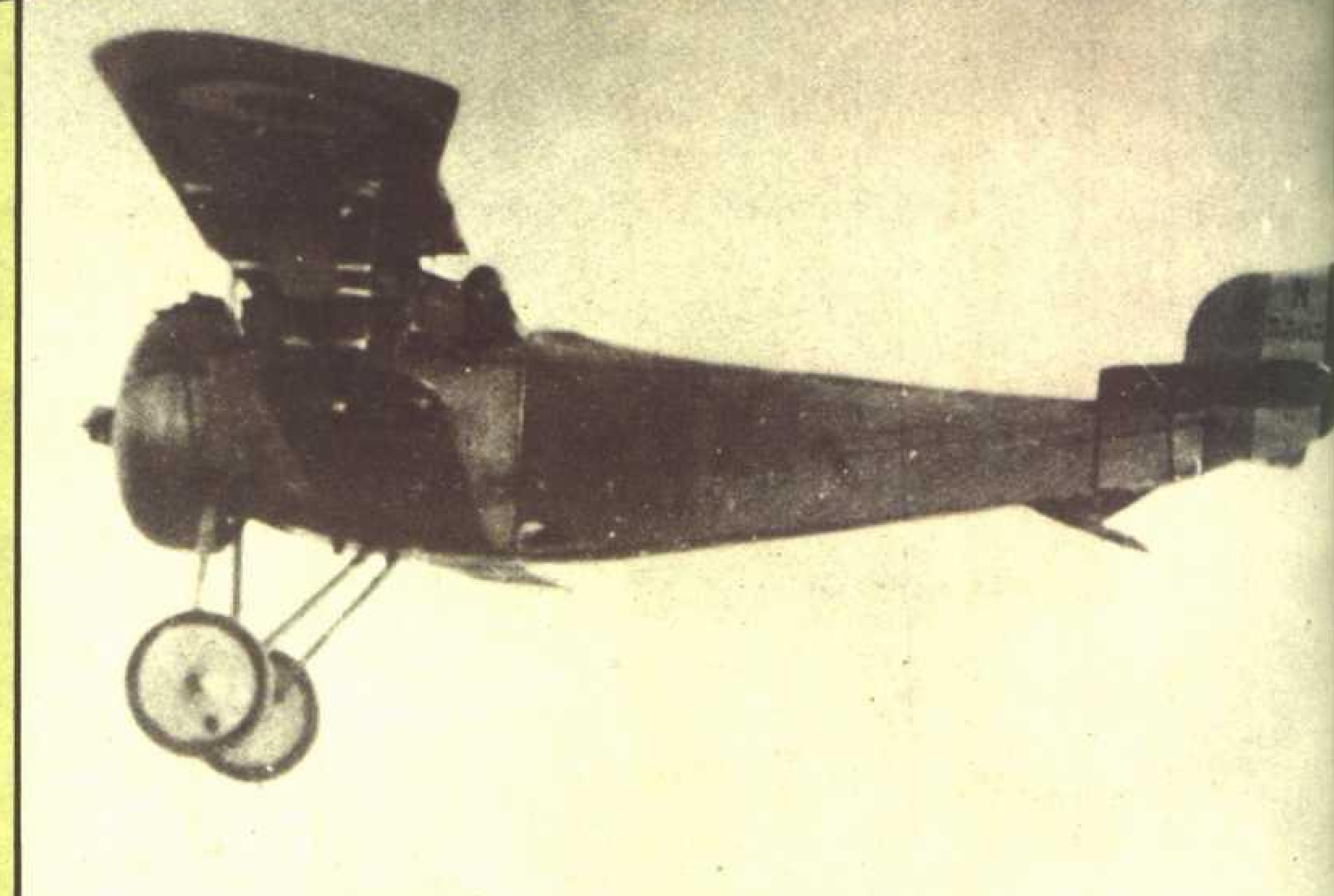
Arriba: el emblema personal del caballito rampante que Baracca adoptó para sus aviones hacia finales de 1916. Abajo: el as italiano, con el uniforme de mayor (grado al que había sido promovido por méritos de guerra), posa al lado de un Albatros D III derribado por él (colección privada; G. Bingham).

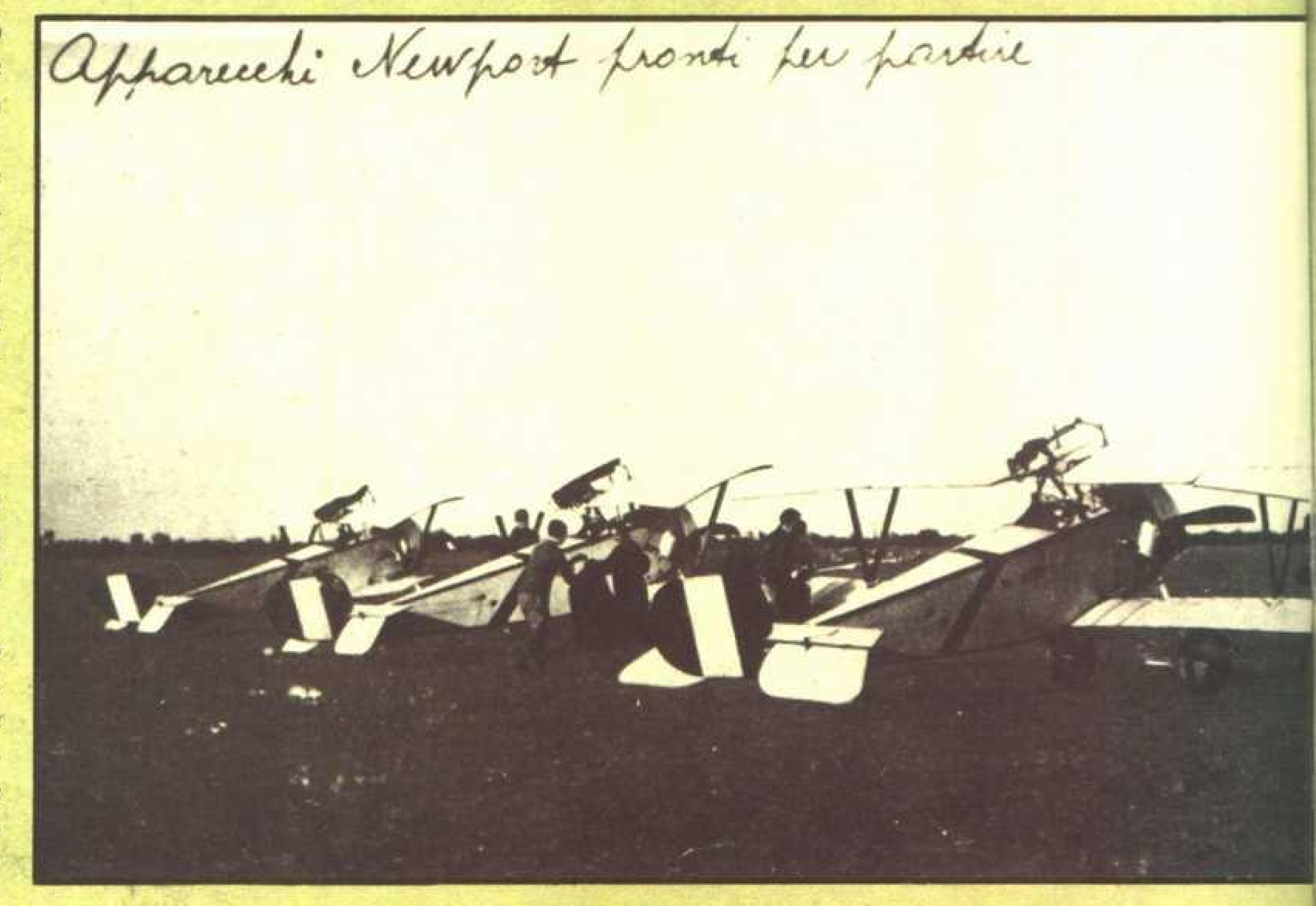



N. 252.
: : MINISTERO DELLA GUERRA : :
: DIREZIONE GENERALE D'AERONAUTICA :
Si certifica che il Signor
Baracca Francesco
Cap.no s.a.p. classe 1888 - Batt.ne Aviat.ri
ha conseguito il brevetto di
Pilota militare su apparecchio
Nieuport
con decreto minist. N. 4756
gennaio 1918
IL DIRETTORE GENERALE
DIREZIONE GENERALE D'AERONAUTICA

ma suerte, y el 25 de noviembre, el piloto italiano se adjudicó su quinta victoria, cuando obligó a aterrizar cerca de Tomezzo un Albatros biplaza.
En esa época, Baracca, en honor a su anterior pertenencia a la caballería, decoró su Nieuport con el dibujo de un caballito rampante, enseña que se haría muy famosa en la Aviación italiana y que en la actualidad todavía llevan los F 104S del 4º y 9º Stormo.
Al conseguir su quinta victoria, Baracca había ascendido al rango de los ases de la aviación. El nuevo año comenzó con el derribo de otro Albatros biplaza y, a comienzos de mayo de 1917, sus victorias ya sumaban diez, todas ellas conseguidas con el Nieuport.
Durante aquel período, una parte de la 70ª Squadriglia fue separada de la unidad para constituir el núcleo principal de la 91ª Squadriglia, equipada con los nuevos SPAD S VII, sobre uno de los cuales Baracca hizo que pintaran su símbolo.
No pasó mucho tiempo antes de que el as italiano consiguiera nuevos triunfos: el 13 de mayo derribó un Albatros sobre Castelmonte y, una semana después, abatió otro cerca de Plava. Un tercer Albatros cayó envuelto en llamas entre las líneas enemigas, el 3 de junio, el mismo día en que Baracca asumió el mando de la escuadrilla que iba a instalar su base en Istrana. Baracca conquistó su decimocuarta victoria el 7 de julio, y a finales de septiembre, los derribos oficialmente confirmados ya ascendían a diecinueve. El 21 de octubre, el as logró una doble victoria: atacado por cinco Albatros D III, no sólo consiguió sustraerse a su fuego, sino que pasando a la ofensiva ante una formación de biplazas, derribó dos de ellos.

La intensificación de la guerra aérea
Hacia finales de 1917 se intensificó la guerra aérea en el norte de Italia, como lo demuestra el encuentro del 25 de octubre, en el curso del cual la escuadrilla de Baracca derribó por lo menos seis aviones enemigos. A la mañana siguiente, el piloto italiano atacó dos Aviatik biplaza: el primero cayó de inmediato bajo los certeros disparos del as, en tanto que el segundo, que se defendía denodadamente, aunque en vano, consiguió producir algunos daños al SPAD. Más tarde, se descubrieron las huellas de los proyectiles del austriaco: había alcanzado la hélice, el ala y los depósitos de combustible que, por fortuna, no se incendiaron. El Albatros cayó cerca del monte Matajur, pero Baracca, con el motor averiado, también se vio obligado a aterrizar cerca de Cividale.
El desastre de Caporetto obligó a la escuadrilla de Baracca a trasladarse a Pordenone, donde fue reequipada con los nuevos SPAD XIII, muy superiores.
Inmediatamente, Baracca hizo advertir su presencia, y así, el 6 de noviembre, derribó dos aviones. A finales de 1917, cuando abandonó temporalmente el frente para colaborar en las pruebas y en la puesta a punto del SVA, el nuevo caza construido por Ansaldo, sus victorias ascendían ya a treinta.
El piloto pasó algunos meses en Mirafiori y después se incorporó de nuevo a la escuadrilla en Treviso. Mientras tanto, había recibido la medalla de oro al valor militar.
El 3 de mayo de 1918, Baracca conquistó su trigésimo primera victoria, después de un encarnizado encuentro con seis Albatros D III. En una de las cartas enviadas a su madre, el as italiano describió de esta forma el combate: «A las 11, llevaba ya una hora de vuelo con el sargento Nardini; un aparato enemigo había pasado sobre nosotros sin que nos fuera posible





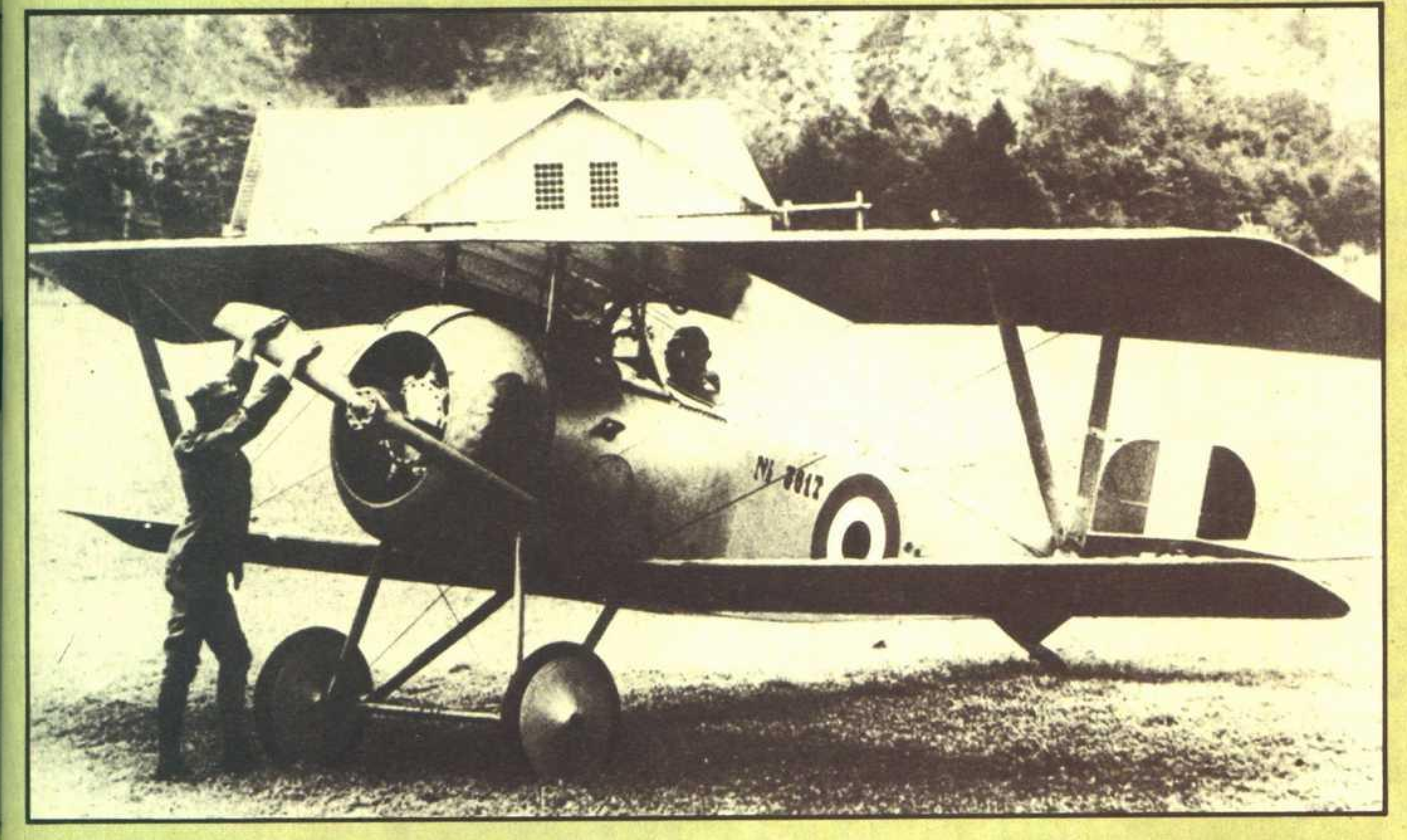
alcanzarlo, cuando nos topamos con una patrulla de seis Albatros. Contábamos con la ventaja de la altitud y atacamos, rechazándoles. Después de cinco minutos, apareció otra formación de cinco cazas enemigos; atacamos en rápidos encuentros a tres de ellos, para no ser sorprendidos por los demás (aparentemente, uno cayó y tal vez se vio obligado a aterrizar). Los que quedaban también se retiraron y dimos con un aeroplano de reconocimiento, que volaba en solitario. El sargento Nardini, que estaba más cerca, se precipitó contra él pero se le encasquilló el arma. Entonces intervine yo y, después de unos disparos, el Albatros, que se defendía bien, descendió unos 1 000 metros y esperó, aceptando de nuevo el combate. Llegué a gran velocidad, atacando otra vez por el flanco; el Albatros efectuó un viraje rapidísimo en redondo, pero los tripulantes deberían estar ya heridos, porque, en mi último ataque a 1 500 metros, el avión enemigo quedó envuelto en llamas y se precipitó sobre la ribera del río (el Piave), frente a nuestras líneas...».

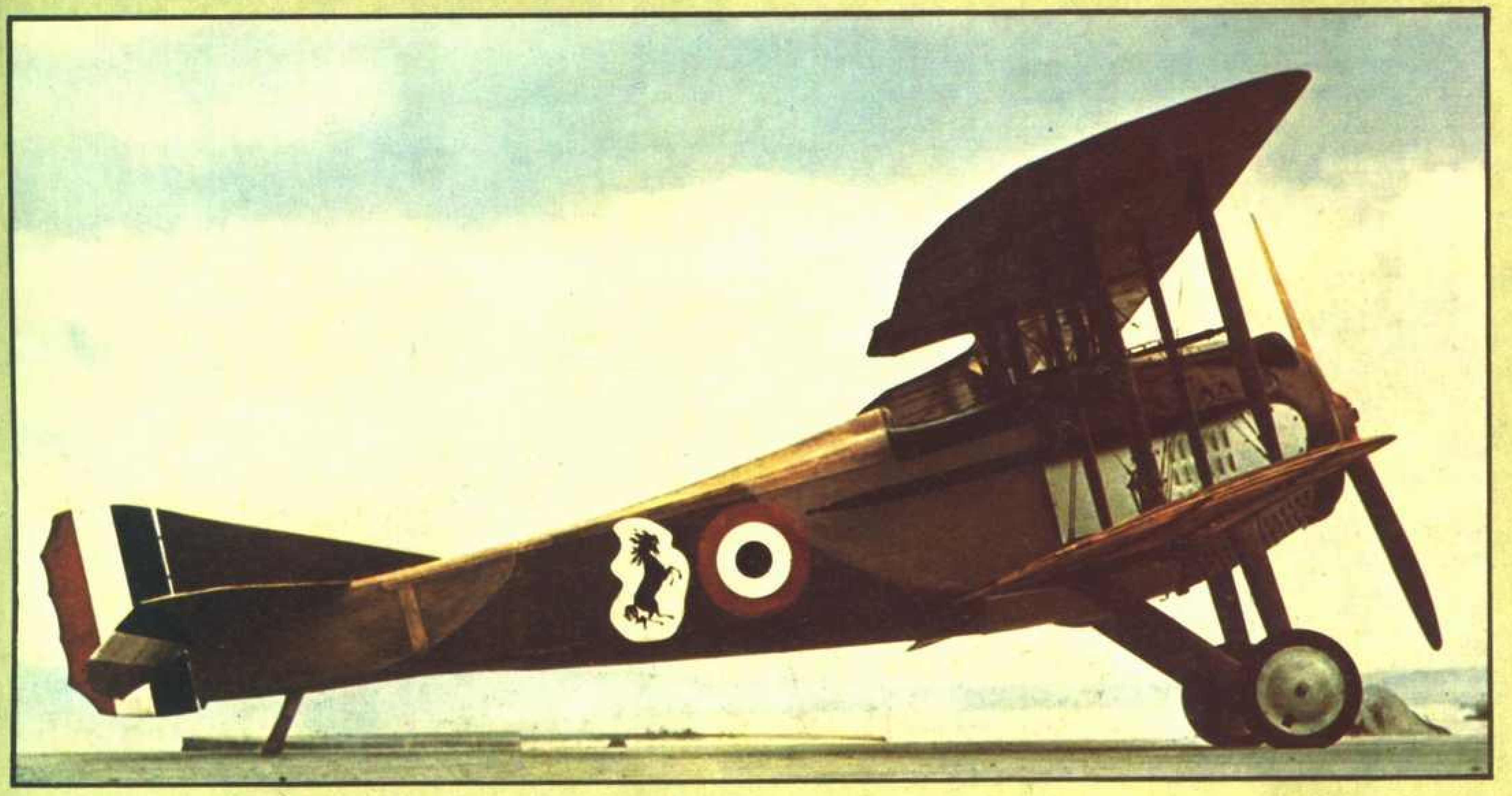
La batalla del Piave

El 22 de mayo, Baracca estaba todavía en plena actividad; ese día, cuando patrullaba con el sargento D'Urso, se encontraron sobre Borgo Malanotte con seis aviones austriacos de reconocimiento, de los que derribó uno. El 15 de junio, en el curso de un vuelo con el sargento Aliperta, atacó un Albatros que estaba a punto de efectuar un bombardeo contra las tropas italianas en el Montello. Aquel día se había iniciado la batalla del Piave, por lo que resultaba de extrema importancia asegurarse el dominio del cielo. Otra formación enemiga, constituida por un avión de reconocimiento y dos docenas de cazas, fue interceptada sobre San Biagio. Baracca, sin preocuparse del poderío de la escolta adversaria, atacó el avión de reconocimiento, con su SPAD, desde muy poca distancia, y lo derribó. Tras aquella acción, consiguió su trigésimo cuarta y última victoria.

El 19 de junio, la 91ª Squadriglia recibió la orden de realizar una misión de patrulla sobre las tropas enemigas. Los SPAD de Baracca despegaron poco después de las 18.30 y, volando de continuo a lo largo de la línea del frente, atacaron a baja cota las posiciones del adversario. A consecuencia de la fuerte reacción austriaca, los pilotos italianos perdieron el contacto con su comandante y regresaron a la base, pero el SPAD de Baracca no volvió. Más tarde, los pilotos

En la página anterior, arriba: el título que habilitaba a Baracca para pilotar el caza Nieuport; en el centro: un Nieuport en vuelo; abajo: aeroplanos Nieuport dispuestos para el despegue. Estos biplanos, que en Italia eran construidos por la Macchi bajo licencia, respetaban notablemente la fórmula del sesquiplano, con un plano inferior de cuerda muy reducida con respecto al plano superior, y estaban armados con una ametralladora Lewis dispuesta sobre el ala (colección privada; E.G. Gee).





Arriba: un mecánico impulsa la hélice de un Nieuport perteneciente a la Aviación italiana. A la izquierda: el SPAD S VII de Baracca; este tipo de aeroplano figuraba entre el material de combate de la 91ª Squadriglia, que el héroe italiano mandó desde mayo de 1917 (Bruce Roberston; colección privada).





Ases italianos de la Gran Guerra

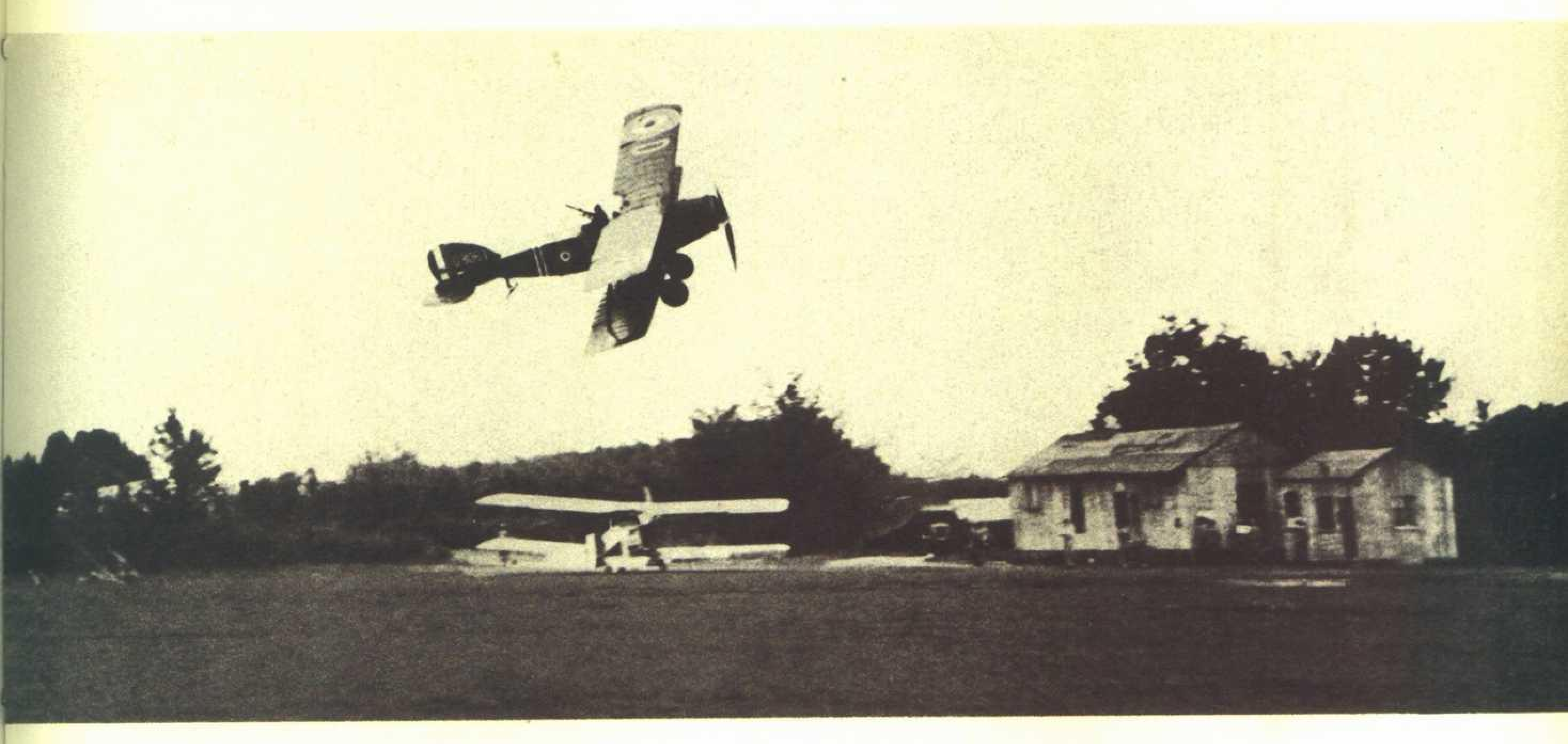
Mayor Francesco Baracca	34 victorias
Tte. Silvio Scaroni	26
Tte. Cnel. Pier Ruggero Piccio	24
Tte. Flavio Torello Baracchini	21
Cap. Fluco Ruffo di Calabria	20
Sgto. Marziale Cerutti	17
Tte. Ferruccio Ranza	17
Tte. Luigi Olivari	12
Tte. Giovanni Ancillotto	11
Sgto. Antonio Reali	11



italianos serían informados de que el as había sido abatido por un oscuro francotirador austriaco, según una de tantas versiones sobre su muerte, ninguna de las cuales ha podido ser probada. Otra versión apunta la posibilidad de que Baracca se hubiera suicidado para no caer prisionero.
El avión de Baracca fue hallado en el punto donde se había estrellado, pero el cuerpo del aviador fue descubierto después de la retirada de los austriacos, a orillas del Piave, en el mismo lugar donde había cumplido su última misión, con una bala incrustada en la frente.



Arriba: Baracca en la cabina de su aeroplano, y delante de un avión enemigo derribado. El as italiano sólo consideraba su victoria como completa cuando los aviadores que había derribado eran enterrados. En el centro: Baracca hablando con el rey Alberto de Bélgica. Abajo: Baracca y el mayor Pier Ruggero Piccio, en el Mando del grupo de escuadrillas de bombardeo, en Pordenone (Oficina de documentación y propaganda del Estado Mayor de la Aviación italiana; Publifoto).



Un as canadiense

Duelos victoriosos en los frentes de la Gran Guerra y los máximos honores británicos avalan la brillante carrera de Billy Barker

En 1914, cuando estalló la primera guerra mundial, William George Barker, apodado Billy (nacido en Dauphin, a orillas del lago Manitoba, el 3 de noviembre de 1894), se enroló en el regimiento de fusileros montados del Ejército canadiense y fue enviado al frente, a las fangosas trincheras de Flandes. Sin embargo, no permaneció mucho tiempo allí, ya que pronto consiguió inscribirse en el curso de observadores aéreos que impartía el Royal Flying Corps.

En abril de 1916, en su calidad de subteniente de observación, Barker fue destinado al 9° Squadron, equipado con aviones BE 2c, y el 29 de julio obtuvo su primera victoria, derribando un biplaza Roland. Sucesivamente, fue transferido al 4° y al 15° Squadron, y por su comportamiento en combate se le concedió la *Military Cross*, lo que le facilitó el ingreso en el curso de pilotos; tras la obtención del título, regresó al 15° Squadron que estaba dotado con biplazas RE 8.

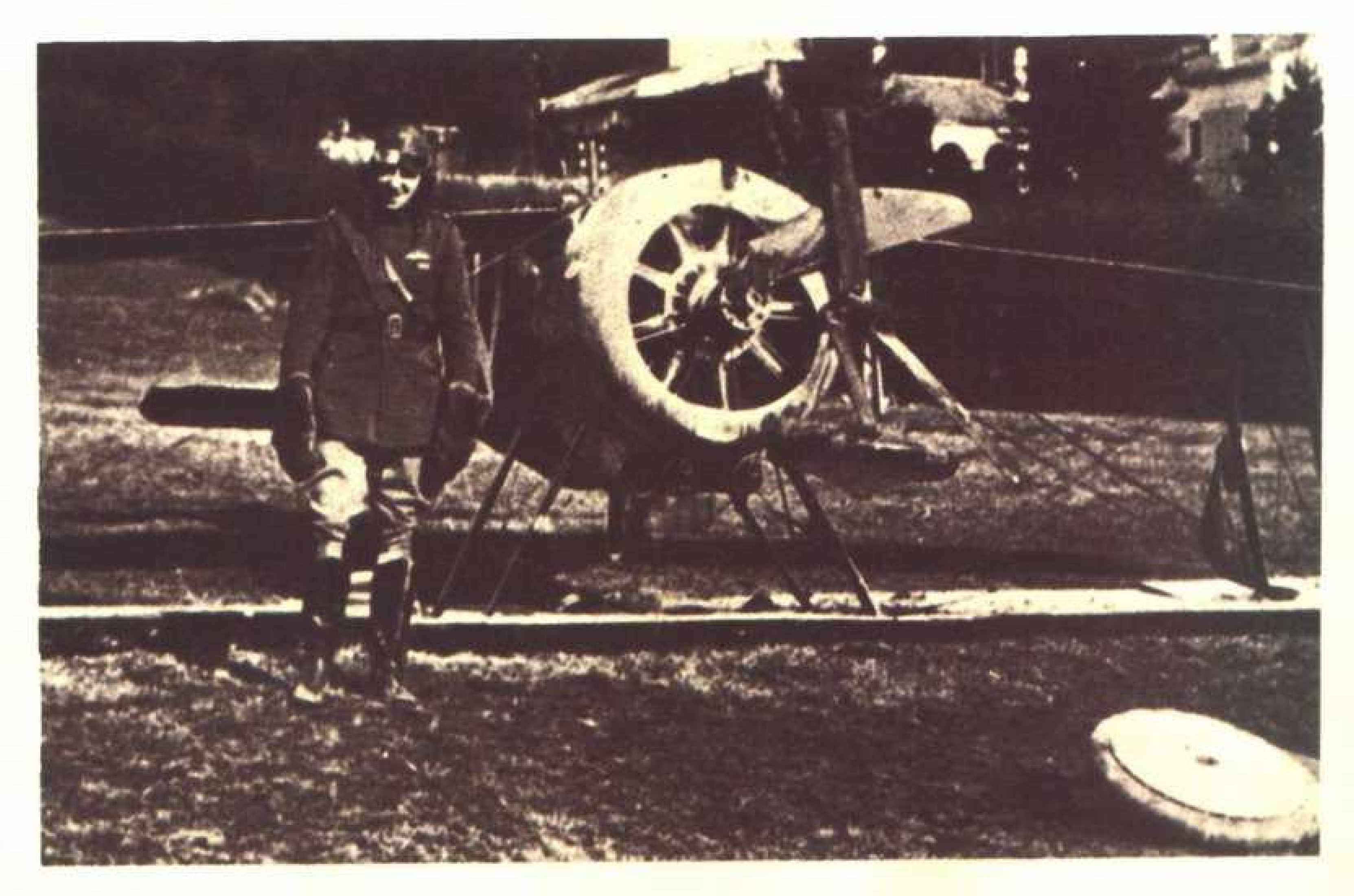
Precisamente a los mandos de un RE 8, el 25 de marzo de 1917, Barker derribó un Fokker de reconocimiento. Algunos meses después (mientras tanto, había sido condecorado de nuevo: una barra para su *Military Cross*), Barker fue enviado a Inglaterra como instructor, pero, tras varias solicitudes, el 1 de octubre consiguió que le trasladaran al 28° Squadron, destacado en Francia. Ya durante el primer mes de operaciones le fue acreditado el derribo de cinco aviones enemigos. En el ínterin, la retirada de Caporetto hizo que el 28° Squadron tuviera que acudir también al frente italiano.

En el frente italo-austriaco

En Italia, Barker tuvo la oportunidad de demostrar sus excelentes dotes como piloto de caza. El 29 de noviembre de 1917, abatió un Albatros de reconocimiento; en diciembre derribó otro, además de dos globos de observación, e inauguró el año destruyendo un Albatros, precisamente el 1 de enero, mes en el que fue condecorado de nuevo, en esta ocasión con la *Distinguished Service Order* (orden al mérito en el servicio). En abril, cuando contaba en su haber con el derribo de diez aviones y nueve aeróstatos, en solitario o en colaboración con otros pilotos, el aguerrido canadiense se hizo cargo del 66° Squadron, pero decidió llevarse consigo su propio Sopwith Camel (matrícula B6313), con el cual, entre el 17 de abril y el 13 de julio, durante la batalla del Piave, derribó dieciséis aviones austriacos o alemanes. Estas y otras acciones le reportaron una segunda barra para la *Military Cross* y, dos medallas italianas de plata al valor militar.

A finales de septiembre, Billy Barker regresó a Inglaterra para desempeñar tareas de instructor, y hubo de abandonar su fiel Sopwith Camel, con el que había conseguido cerca de cincuenta victorias. En Inglaterra, donde le fue concedida como último honor una barra para su *Distinguished Service Order* (orden al

Arriba: Barker, con el príncipe de Gales a bordo, despega del aeropuerto de Villaverla (Vicenza). La fotografía data de 1918, cuando el piloto era comandante del 139° Squadron en el frente italiano. Excepcionalmente, el avión es un Bristol F 2B. Abajo: Barker fotografiado junto a un Sopwith Camel, en la época en que estaba al mando del 28° Squadron (Public Archives of Canada).



mérito en el servicio), el piloto canadiense hubiera podido esperar tranquilamente el fin de la guerra, que se hallaba próximo. Sin embargo, convencido de que no era un buen instructor para los futuros pilotos destinados al frente, consiguió ser transferido temporalmente como comandante al 201° Squadron.

Combate heroico

Durante ese corto período de servicio en el frente que le fue concedido, Barker efectuó numerosos vuelos pero nunca tuvo ocasión de enfrentarse con aviones enemigos. El 27 de octubre muy a pesar suyo, cargó su equipaje en el Sopwith Snipe y despegó para regresar a Gran Bretaña. Sin embargo, antes de dejar Francia quiso echar una última ojeada a las líneas; aquella desviación de la ruta le proporcionó la oportunidad de confirmar, con una última y decisiva prueba, su habilidad y su extraordinario coraje.

Repentinamente, debajo de su aeroplano avistó un biplaza alemán de reconocimiento; Barker se precipitó sobre él en picado y abrió fuego. El avión enemigo empezaba a caer, dejando tras de sí una estela de humo, cuando de la cabina salió de pronto el casquete

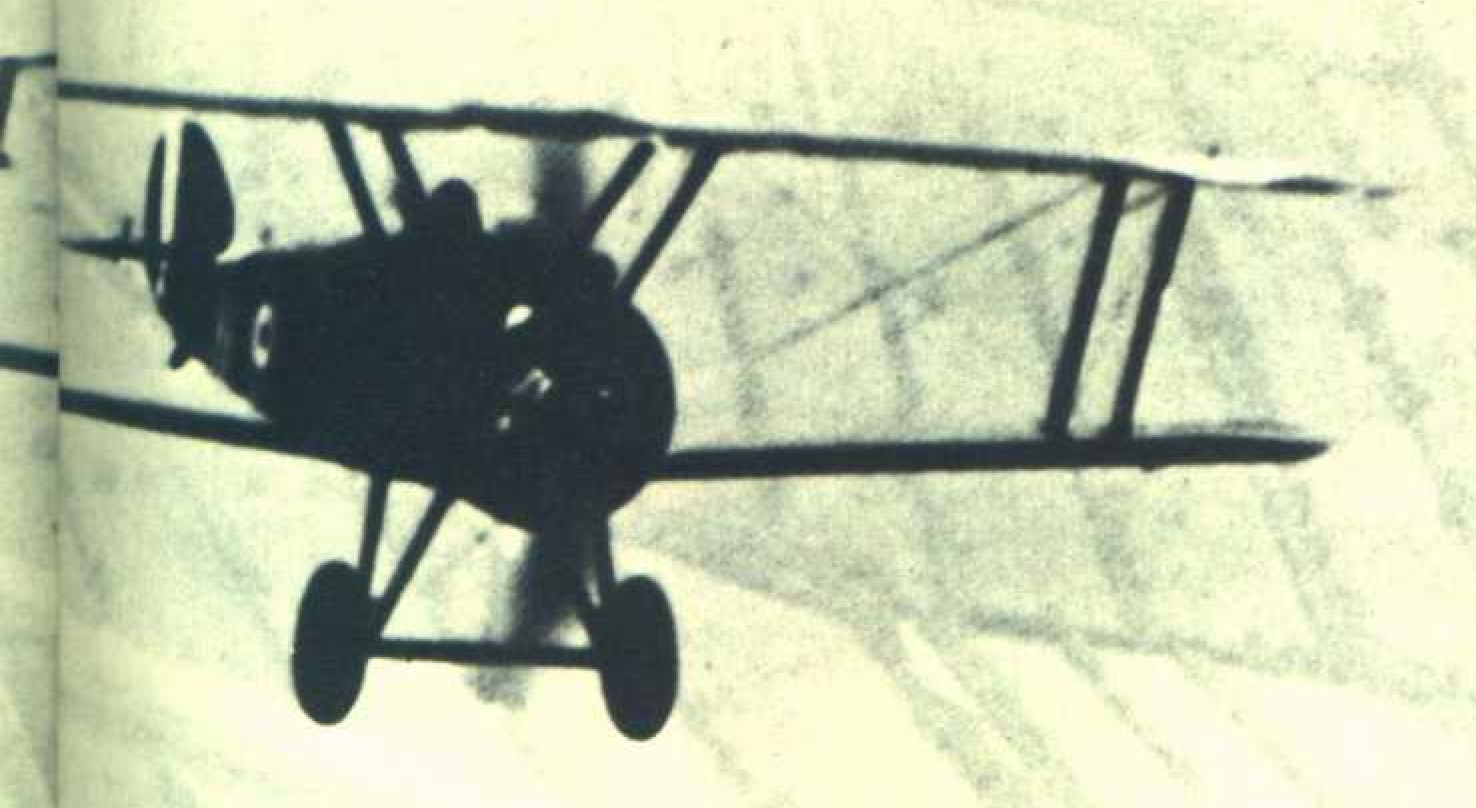


Arriba: el teniente coronel W.G. Barker, fotografiado después de recibir la Victoria Cross *en 1918. Sobre estas líneas: el as canadiense, en abril de 1919, posa junto a un Fokker D VII capturado al enemigo (Public Archives of Canada).*

de un paracaídas. Tal vez este hecho distrajera a Barker, ya que no advirtió la presencia encima suyo de varios cazas Fokker alemanes, que lo estaban rodeando para derribarlo. Herido en una pierna, el canadiense perdió el conocimiento, mientras su avión se precipitaba en barrena. Sin embargo, se recuperó con rapidez y volvió al combate, consiguiendo derribar a uno de sus adversarios. Herido por segunda vez, en esta ocasión en la otra pierna, Billy se desvaneció y, cuando volvió en sí, a pesar de las dolorosas lesiones, reemprendió la lucha y logró abatir otros dos Fokker, antes de recibir una tercera herida en el codo izquierdo.

Pese a estas lesiones, Barker aún pudo realizar un aterrizaje forzoso, a consecuencia del cual se fracturó el tabique nasal. Caído en las líneas inglesas, recibió un rápido auxilio, se debatió algunos días entre la vida y la muerte, y, finalmente, se recuperó en un hospital británico, mientras la guerra tocaba a su fin.

Apenas obtuvo el consentimiento de los médicos, Barker fue al palacio de Buckingham donde, por su acción heroica, el rey le concedió la *Victoria Cross*. William George Barker fue con todo merecimiento el piloto de caza más condecorado de la primera guerra mundial, contando en su haber con la *Victoria Cross*, la *Distinguished Service Order* con barras, la *Military Cross* con dos barras, la Legión de Honor y dos medallas de plata italianas.



De vuelta en la patria

De nuevo en Canadá, completamente restablecido (aunque con el codo izquierdo anquilosado), Billy Barker fundó una sociedad con el coronel W.A. Billy Bishop, otro as de la aviación condecorado con la *Victoria Cross*, para realizar vuelos charter entre Toronto y el lago Muskoka. Después se reincorporó al servicio activo asistiendo en Andover, Inglaterra, a la escuela superior de guerra aérea. Más adelante sirvió como agregado aeronáutico en Londres; pero, insatisfecho con la actividad de la aviación en tiempo de paz, volvió a solicitar el retiro con la firme intención de dedicarse al cultivo del tabaco.

Pero un hombre como él no podía abandonar el vuelo, por lo que obtuvo el título de piloto civil y, con el tiempo, llegó a ser el director de una compañía aérea norteamericana.

El 12 de marzo de 1930, mientras probaba un nuevo biplaza Fairchild, en Rockcliffe (Ottawa), el aparato se precipitó después del despegue y Barker pereció en el accidente. Según los expertos, es probable que accidentalmente la palanca del gas se desplazara y el motor perdiera potencia, y que Barker, a consecuencia de su brazo anquilosado, no actuara con la suficiente rapidez para evitar la catástrofe. De este modo, el avión perdió velocidad y se precipitó irremisiblemente sobre el río Ottawa. William George Baker está sepultado en Toronto.

Arriba: el Sopwith Camel que pilotó Barker durante la primera guerra mundial. Fue el avión de este tipo que obtuvo más victorias.
En la doble página: Barker en vuelo sobre el norte de Italia, a los mandos de un Sopwith Camel del 66º Squadron (Public Archives of Canada).



"Segundón" a la fuerza

Las 1104 misiones y 301 victorias convirtieron al piloto prusiano en el segundo as mundial de la aviación de caza en el último conflicto

Gerhard Barkhorn, nacido en Königsberg, Prusia oriental, el 20 de marzo de 1919, comenzó su preparación en la Luftwaffe en 1938. Un año más tarde, pilotaba un Messerschmitt Bf 109 e iniciaba su brillante carrera en los grupos de caza que le convertiría en el segundo piloto, en cuanto a número de aviones derribados, no sólo de la aviación militar alemana, sino de la de todo el mundo.

Sin embargo, en comparación con la carrera de los pilotos aliados, la de Barkhorn tuvo unos inicios lentos. Voló con la Jagdgeschwader 2 (JG 2) Richtchofen durante la Batalla de Inglaterra, antes de que, en agosto de 1940, fuera trasladado al II/JG 52; en 1941, obtuvo su primer éxito en el combate, cuando en junio de aquel año la JG 52 fue destinada al frente ruso para participar en la operación «Barbarroja» (la invasión de la URSS).

Este primer derribo se produjo el 2 de julio cuando Barkhorn volaba su misión número 120. A partir de ese momento, durante los dos años y medio siguientes, sus victorias confirmadas comenzaron a aumentar lentamente, si bien nunca con el ritmo de derribos múltiples que consiguieron algunos pilotos de caza en el frente ruso. En efecto, su número máximo de derribos en un solo día se cifraba únicamente en siete. El frente estaba tan custodiado por aviones rusos, que se enfrentaban a menudo varias veces al día con los pilotos de la Luftwaffe, que el derribo de tres o cuatro aparatos en una sola misión no resultaba un caso excepcional. Oficialmente, el piloto que más aviones enemigos derribó en una sola misión fue Erich Rudorffer, de la JG 54, que el 6 de noviembre de 1943, abatió 13 aviones, mientras Emil Lang, de esa misma unidad, reclamó 18 derribos (aunque no todos confirmados) en un solo día. En un período de gran dureza en los combates, Lang sumó 72 victorias en tan sólo tres semanas.

Barkhorn fue condecorado con la Cruz de caballero el 23 de agosto de 1942, tras conseguir 59 victorias, y el 19 de diciembre derribó el avión número cien.

Barkhorn celebra su victoria nº 250, brindando desde la cabina de su Messerschmitt Bf 109, en febrero de 1944. En aquella época, era el comandante de la Jagdgeschwader 52, cuyo emblema aparece más arriba (Bundesarchiv; G. Bingham).



Comandante de escuadrilla

En junio de 1943 fue ascendido y se le confió el mando de la Jagdgeschwader 52. Metódicamente, fue acumulando victorias, hasta que el 30 de noviembre alcanzó un total de 200. De esa forma, se convirtió en el quinto piloto alemán con este número de victorias; los otros cuatro eran Hermann Graf, Hans Philipp, Gunther Prall y Walter Nowotny. El 13 de febrero de 1944, Barkhorn totalizaba ya 250 victorias, con lo cual se convirtió en el tercer piloto alemán con este número de derribos y obtuvo una nueva condecoración: las espadas para su Cruz de caballero. Hasta un año más tarde no alcanzó la victoria número 300. Este dilatado intervalo se debió a varias causas, entre ellas un período de convalecencia en un hospital, para recuperarse de las heridas sufridas en combate.

En efecto, en mayo de 1944, Barkhorn pilotaba su Bf 109, escoltando a los Stuka de Hans-Ulrich Rudel, famoso por sus ataques a los carros de combate. Era la sexta misión de escolta que realizaba Barkhorn aquel día y todos estaban ya camino de vuelta cuando el controlador de vuelo advirtió a los pilotos de los Messerschmitt que se aproximaba un grupo de cazas rusos. Por aquella época, Barkhorn contaba ya con 273 victorias en su haber, se sentía fatigado y tal vez tenía demasiada confianza en sí mismo. Un caza enemigo se lanzó en picado sobre la formación alemana y abrió fuego contra el jefe de la patrulla, derribando el Bf 109 de Barkhorn. El piloto sobrevivió al accidente, pero hubo de permanecer en el hospital los cuatro meses siguientes.

De no haber sido por este contratiempo, Barkhorn seguramente se hubiera convertido en el mejor piloto de caza de la contienda puesto que el único aviador que consiguió superarle en número de victorias fue su amigo y rival Erich Hartmann. Cuando Barkhorn resultó herido, el total de los derribos contabilizados por Hartmann ascendía a poco más de doscientos.

Un piloto apreciado

En el curso de sus combates, Barkhorn tuvo que enfrentarse prácticamente a todo tipo de cazas rusos, entre ellos algunos aparatos ingleses y norteamericanos en servicio con la Aviación soviética (por ejemplo, el Spitfire, el Hurricane y el estadounidense Airacobra). Según el piloto prusiano, el mejor de todos los aviones enemigos con que hubo de enfrentarse fue el soviético Yak 9. Él, personalmente, prefería el Bf 109F, tanto para volar como para combatir.

Hartmann superó el total de victorias de Barkhorn en el verano de 1944, y Barkhorn fue uno de los primeros

en felicitar a su joven amigo por el éxito alcanzado. Hartmann totalizó 352 victorias y junto con Barkhorn, fueron los únicos pilotos que durante la segunda guerra mundial superaron los 300 aviones derribados. Aunque eran amistosamente rivales, se admiraban recíprocamente como pilotos de caza. Barkhorn contrajo matrimonio en 1943 y, en agosto de ese mismo año, fue uno de los testigos en la boda de Hartmann. Pero Hartmann no era el único admirador de Gerd Barkhorn; casi todos los aviadores alemanes supervivientes que le conocieron o sirvieron con él, coincidieron en afirmar que se trataba de uno de los pilotos de caza más respetados de la segunda guerra mundial.

Misiones con los cazas a reacción

Barkhorn logró su 300ª victoria el 5 de enero de 1945 y derribó otro avión antes de ser transferido al mando de la JG 6. Poco tiempo después pasó al JV 44: el grupo de pilotos escogidos para volar en el Messerschmitt Me 262, un bimotor a reacción. Sin embargo, sólo realizó dos misiones con el Me 262 y en la segunda fue derribado. Estaba a punto de atacar una formación de bombarderos norteamericanos cuando el reactor de la derecha dejó de funcionar. Al alejarse, se convirtió en el blanco de varios Mustang, que lo persiguieron en picado, acosándole mientras intentaba un aterrizaje forzoso que pretendía llevar a cabo sobre terreno accidentado. Barkhorn abrió hacia un lado la cubierta de la cabina, preparado para salir rápidamente, pero cuando el avión tocó tierra fue arrojado hacia arriba y la cubierta se abatió bruscamente hacia adelante, golpeándole en el cuello. A causa de esta herida, tuvo que ser internado en un hospital hasta el final de la guerra. Durante la contienda había efectuado 1104 misiones de caza, y había participado en numerosos combates para conseguir sus 301 victorias. Recordaba que su combate más difícil ocurrió en 1943, durante un encuentro aislado con un caza soviético LaGG 3, pilotado por una aviador de un grupo de la Guardia Roja. Ambos pilotos se enzarzaron en una caza recíproca que duró 40 largos minutos, durante los cuales Barkhorn advirtió que tenía ante sí a un buen aviador, cuando vio que el morro y el capó del motor del avión enemigo estaban pintados de rojo, lo cual denotaba su pertenencia a un grupo de élite. Se trataba de un duelo demasiado equilibrado: finalmente, ambos pilotos viraron y regresaron a sus bases. Cuando aterrizó, Barkhorn estaba bañado en sudor y no dejaba de preguntarse si su adversario estaría en las mismas condiciones. De hecho, esta caballerosa interrupción del combate dice mucho en favor de la destreza del aviador soviético, ya que Gerd estaba considerado como uno de los mejores pilotos de caza del frente ruso.

Cuando terminó la guerra, Barkhorn cayó prisionero junto con centenares de sus compañeros, afortunadamente en manos de los aliados, y no tuvo que sufrir los años de campo de concentración que soportaron muchos de sus amigos, capturados por las fuerzas soviéticas. En 1955, ingresó en la nueva Luftwaffe de la República Federal de Alemania y siguió un curso de actualización de sus conocimientos en la Royal Air Force, en RAF Valley (Gales). Rápidamente ascendió a coronel y, más tarde, a general siendo nombrado director de operaciones de la 4ª ATAF (Allied Tactical Air Force, Fuerza aérea táctica aliada, OTAN), en Ramstein.

Barkhorn (en el centro) con un grupo de pilotos en el frente oriental. En la escala de méritos de guerra de los pilotos de la segunda guerra mundial, Barkhorn, con 301 victorias, figura en el segundo puesto, detrás de su amigo Erich Hartmann, que derribó 352 aparatos enemigos (Bundesarchiv).





Aquellos locos aviadores

Ex pilotos de la Gran Guerra, transformados en acróbatas aéreos, contribuyeron con sus espectáculos a popularizar el arte del vuelo

El Curtiss Jenny (en las dos fotografías) fue el mejor aeroplano de adiestramiento de la primera guerra mundial. Cuando finalizó el conflicto, muchos de ellos quedaron disponibles y se convirtieron en los aparatos preferidos de los barnstormers *de EE UU (J. Gilbert; M. Jerram).*

En agosto de 1909, con la concentración de Reims, en Francia, a la que acudieron —según algunas estimaciones— más de 250 000 espectadores, el vuelo se afianzó como un gran espectáculo deportivo, sin relación alguna con intereses comerciales o militares. Dadas las circunstancias, aviadores y constructores de aviones no perdieron el tiempo y se aprovecharon de la enorme oleada de entusiasmo que se había despertado en el público; así fue como empezaron a multiplicarse las concentraciones aeronáuticas, en Europa y América.

En Gran Bretaña, Claude Grahame-White, un excelente piloto, se dedicó a organizar periódicas competiciones y demostraciones de vuelo en Hendon, cerca de Londres. Uno de sus anuncios rezaba así: «Carreras todos los sábados y días festivos. Extraordinarias demostraciones de vuelo los martes, sábados y domingos por la tarde, con la participación de famosos pilotos. Vuelos para pasajeros, a partir de dos guineas». Mientras tanto, Glenn Curtiss, el pionero estadounidense que había destacado en Reims, regresaba triunfalmente a su Hammondsport natal (en el estado de Nueva York), con el trofeo James Gordon-Bennett y los 7 500 dólares ganados en tierra francesa. De inmediato, invirtió ese dinero en la creación de una escuela para pilotos de espectáculos aéreos.

En ese momento, incluso los hermanos Wright, cuyo temperamento se oponía abiertamente al espíritu de las demostraciones aéreas, cedieron y empezaron a adiestrar a un grupo de pilotos para demostraciones aéreas. De las dos escuelas, que bien pronto contaron con un elevado número de alumnos, empezaron a salir temerarios aviadores que viajaban por los pueblos, exhibiéndose en las fiestas locales, en ferias grandes o pequeñas, en los actos políticos y en cualquier otro acontecimiento que atrajera a un gran número de espectadores. De esta forma, se ganaron un apodo con el que hasta el momento sólo se denominaba a los actores ambulantes que viajaban y montaban sus espectáculos en los pueblos de Estados Unidos, durmiendo a veces en los graneros; de ahí, la denominación *barnstormers*, literalmente «asaltantes de graneros».

De forma menos poética, en lugar de «pilotos trotamundos» (en lo que podría ser una traducción libre de *barnstormers*), muchos preferían llamarles simplemente «locos voladores».



Vassard, que divulgó en Francia el arte de los barnstormers, *aparece en esta fotografía colgado de un trapecio colocado bajo el ala de un avión en vuelo. Abajo: el Stampe SV4, uno de los aparatos preferidos por los* barnstormers *de todos los tiempos (Radio Times Hulton Picture Library).*

La técnica del «picado mortal»

Uno de los mejores y más temerarios pilotos de estos espectáculos fue Lincoln Beachey, quien volaba en el equipo de Curtiss. La especialidad de Beachey era el «picado mortal». Para realizarlo, el piloto ascendía con su biplano Curtiss Pusher a 1 200 metros de altura, luego se dejaba caer casi en vertical y no recuperaba el control del avión hasta que se encontraba peligrosamente cerca del suelo.Un día, desafió a sus rivales a una prueba contra la muerte, invitándoles a subir todos juntos hasta la misma altitud. Después, con el motor desconectado, se dejarían caer todos en picado y el último en abandonar, es decir, aquel que llegara más cerca del suelo, sería el vencedor.

Nadie aceptó el desafío. Beachey ideó también otro tipo de prueba: avión contra automóvil, y convenció para que participaran en ella algunos de los mejores corredores de la época, como Eddie Rickenbacker (más tarde as de la Aviación estadounidense durante la primera guerra mundial) y Barney Oldfield. A comienzos de 1913, Beachey anunció su retirada porque, según sus palabras, «la gente viene sólo a verme morir». Además, por aquella época ya se exhibían 22 imitadores suyos.

Entre éstos había también mujeres. Una pareja famosa fue la formada por Matilde Moisant, maestra de escuela, y su amiga Harriet Quimby, la agraciada crítico teatral del *Leslie's Weekly,* que aprendieron a volar en 1911 y poco después comenzaron a viajar alrededor de Estados Unidos. Matilde asombraba, entre otras cosas, por las faldas-pantalón con que púdicamente se vestía cuando subía al puesto de mando totalmente descubierto de su Blériot, bautizado con el nombre de *Lucky Thirteen (El trece de la suerte).* Por su parte, Harriet arrancaba encendidos arrebatos en los caballeros con sus elegantes conjuntos color malva, tan femeninos como poco indicados para el vuelo. Harriet murió durante una demostración sobre Harvard, en Boston, cuando ella y su pasajero salieron despedidos del aeroplano mientras realizaban un picado. Matilde se retiró poco después, tras sobrevivir a una serie de accidentes.

Primeras maniobras acrobáticas

Paralelamente al espectáculo, nacía la acrobacia aérea en sentido estricto, que era una especialidad diferente. Paradójicamente, las primeras maniobras acrobáticas no fueron realizadas por un *barnstormer,*



Avro 504K (G-EBIZ)
En servicio en 1932 con el circo de acrobacia aérea de Alan Cobham

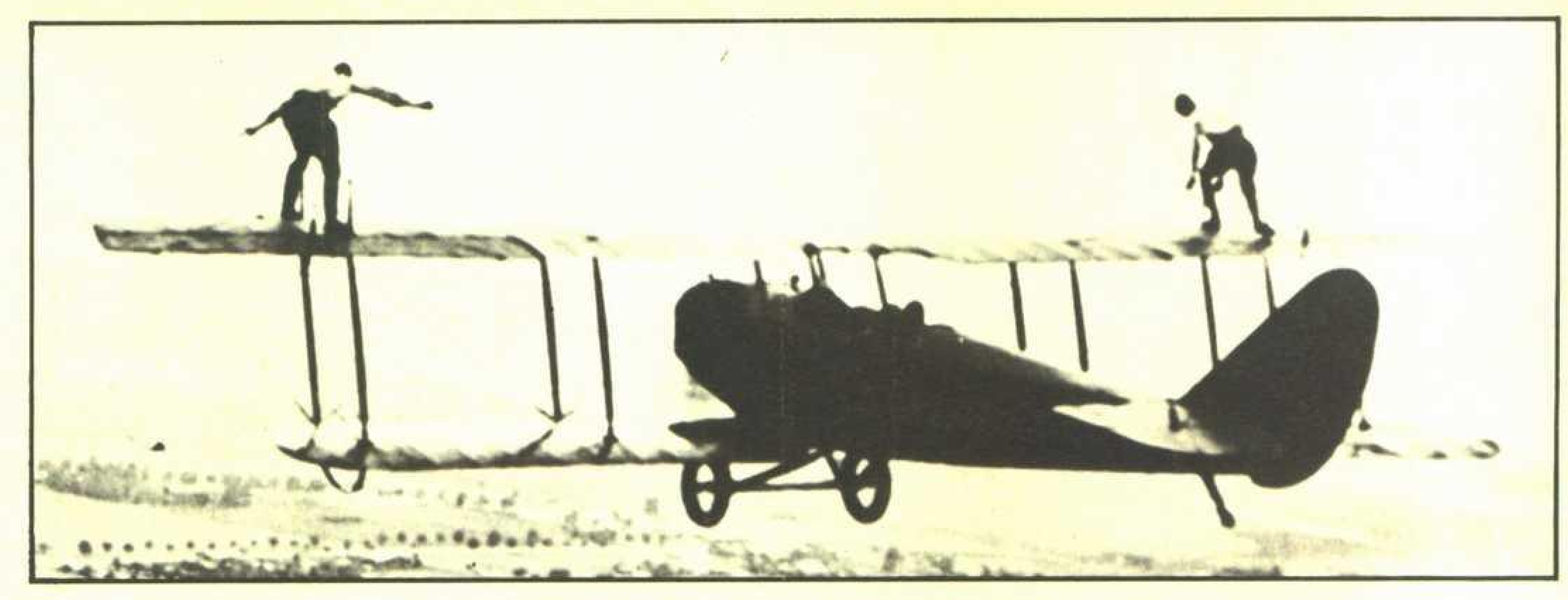
Dimensiones
envergadura: 10,97 m
longitud: 8,98 m
altura: 3,18 m

Planta motriz
un motor rotativo Gnome, Le Rhôme o Clerget

Prestaciones
velocidad máxima: 145 km/h
techo máximo: 4880 m

En la página siguiente, arriba: dos temerarios aviadores caminan sobre las alas de un Curtiss Jenny. En la página siguiente, abajo: Lilian Boyer, una de las pocas mujeres barnstormer. En la doble página: Ormer Locklear, el más famoso caminante del aire estadounidense de la primera posguerra, cabalga un Jenny, vestido de vaquero, sobre el cielo de Los Ángeles (M. Jerram; Radio Times Picture Library).





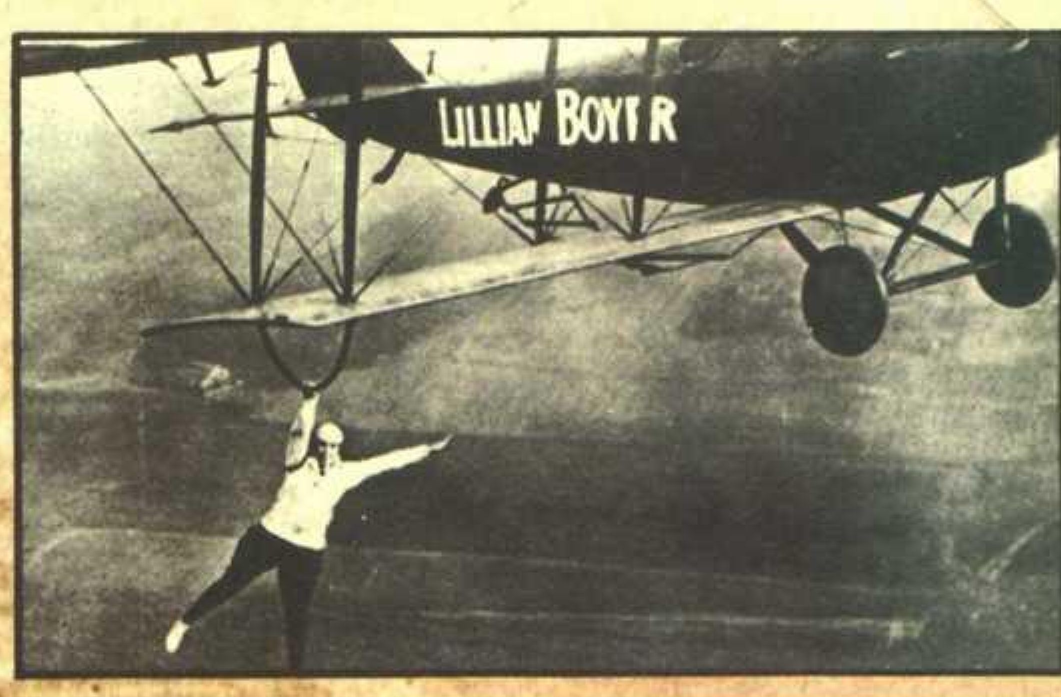
sino por un oficial de la Aviación zarista, el teniente Pëtr Nesterov, quien en agosto de 1913 hizo que su monoplano Nieuport IV, equipado con un motor de 70 hp, describiera, sobre el campo de Syretzk (cerca de Kíev), un *looping* (más adelante conocido popularmente como «círculo de la muerte»).

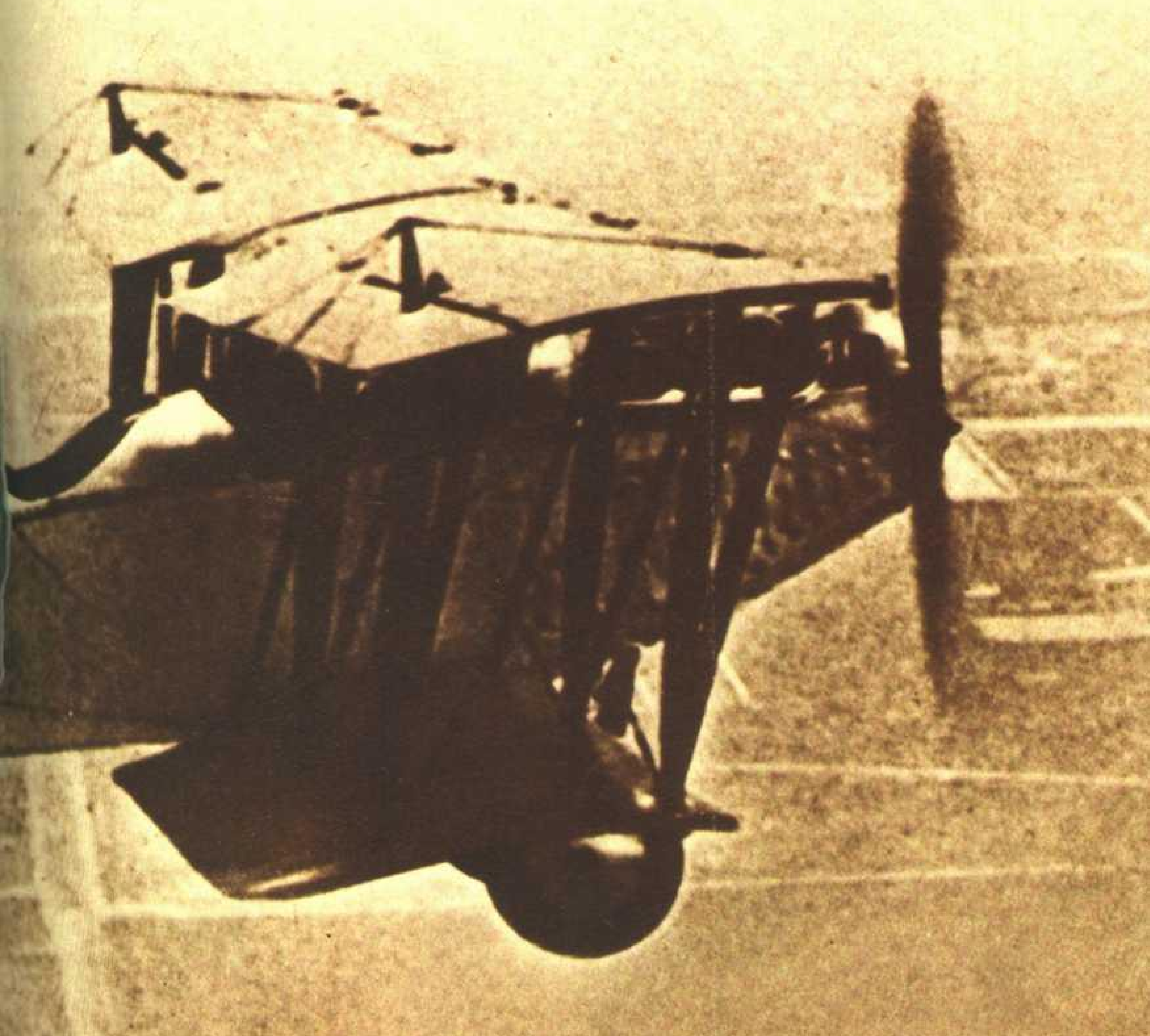
Esta hazaña le supuso cierta notoriedad y un inmediato arresto, por cuanto sus superiores la consideraron una audacia inútil.

No puede decirse que resultara realmente inútil, puesto que aquella primera maniobra dio origen a toda una escuela de acrobacia. Uno de sus más distinguidos fundadores fue el francés Adolphe Pégoud, alumno distinguido de la escuela de Blériot en Buc, cerca de París. Pégoud no se limitó al círculo de la muerte, sino que añadió a sus demostraciones la caída de ala, las «eses» verticales y otras maniobras que, en la actualidad, se considerarían poco importantes, pero que no lo eran entonces, apenas diez años después del primer vuelo a motor de los hermanos Wright.

Desde Europa, la acrobacia se extendió a los Estados Unidos. Comenzaron a practicarla tres *barnstormers*: Delloyd Thompson, Charles F. Niles y Lincoln Beachey, que abandonó su retiro voluntario. Beachey se destacó rápidamente de sus competidores con la construcción del Little Looper, un biplano con hélice impulsora y motor rotativo Gnome de 80 hp, diseñado a propósito para el vuelo invertido, que le permitía realizar varios círculos de la muerte consecutivos sin perder progresivamente altitud, a diferencia de lo que sucedía con los otros aviones. Según cuentan, un día, Beachey efectuó ochenta círculos de la muerte consecutivos y finalizó el temerario ejercicio con su acostumbrado picado en vertical. Rápidamente, Beachey alcanzó el liderato en cuanto a ganancias se refiere y llegó a cobrar, en el apogeo de su carrera, 4 000 dólares semanales por hacer demostraciones como las de recoger del suelo un pañuelo prendiéndolo con el extremo de un ala, o pasar volando por debajo del puente de las cataratas del Niágara, o disfrazarse de «aviadora misteriosa» para realizar un número escalofriante.

En marzo de 1915, atraído por una oferta de casi 1 500 dólares por vuelo, se trasladó a San Francisco para actuar en la Exposición del Pacífico, que se celebraba en aquella ciudad. Pero no llegó a cobrar un solo dólar, ya que su nuevo monoplano perdió un ala en el mismo instante en que Beachey iniciaba un picado y se precipitó en las aguas de la bahía ante la mirada aterrorizada de 50 000 espectadores. Treinta y cinco minutos más tarde, una embarcación de la Marina rescató el avión, en cuyo interior se hallaba el cadáver del desafortunado piloto. Al día siguiente, los espectadores del drama, confirmando la siniestra predicción que dos años antes hiciera Beachey, acudieron a presenciar las proezas de un émulo del desgraciado piloto: Art Smith, llamado «el pequeño *looper* de Fort Wayne». Además de repetir el picado mortal de Beachey, Smith realizaba demostraciones nocturnas con el avión iluminado —como si se tratara de un árbol de Navidad— por efecto de bengalas y botes de humo, que dejaban en el cielo estelas coloreadas de las figuras acrobáticas.





El estallido de la primera guerra mundial supuso, provisionalmente, el fin de los *barnstormers*. Al restablecerse la paz, miles de pilotos norteamericanos, canadienses e ingleses se vieron libres de la responsabilidad militar y sin posibilidad de reinsertarse en la vida civil. Por esta circunstancia muchos de ellos no



encontraron otra salida que comprarse un aeroplano de entre los excedentes bélicos, y exhibirse, por doquier, haciendo propaganda del arte de volar.

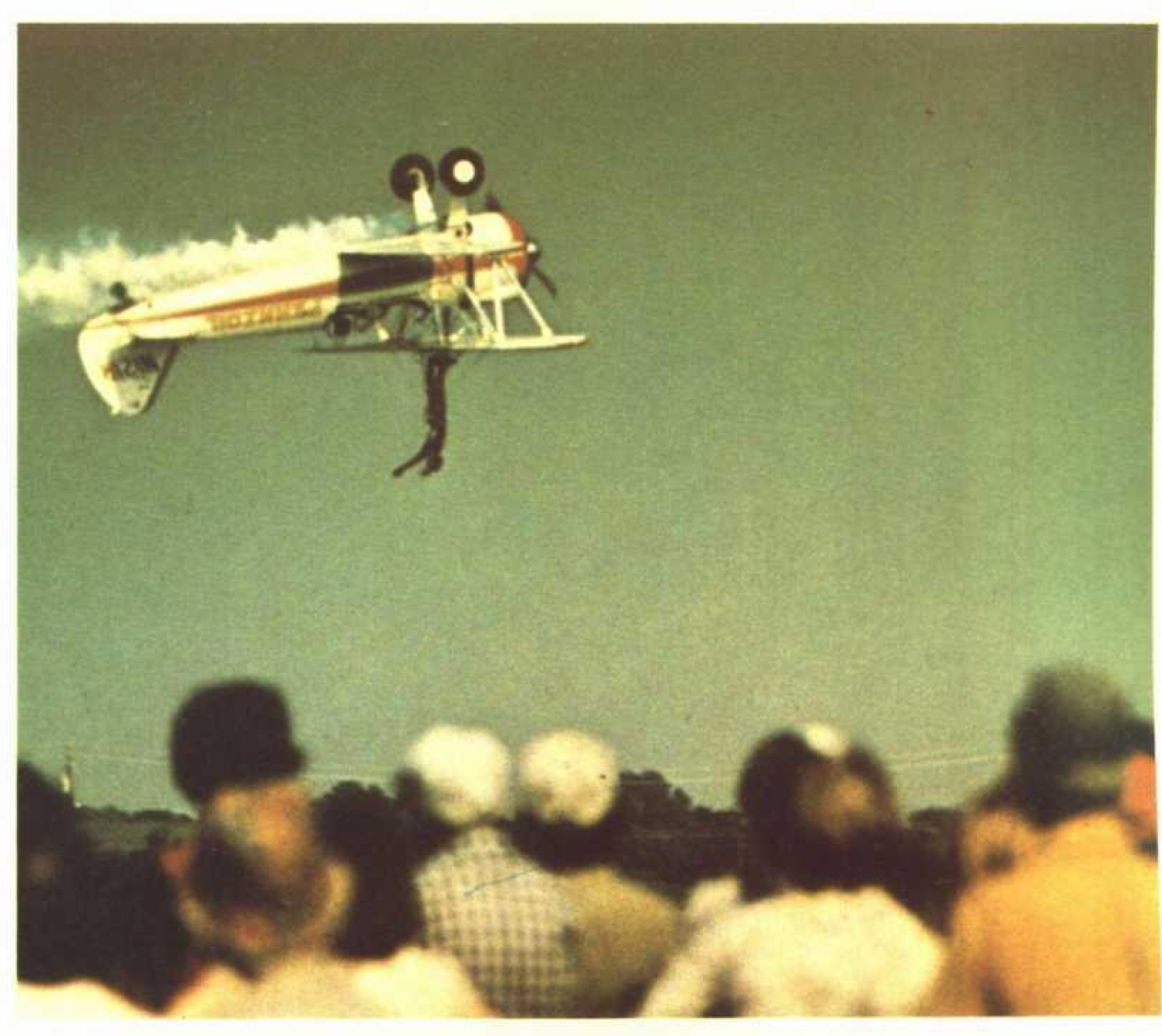
Bautismos de vuelo

En Inglaterra, los aviones preferidos de los nuevos *barnstormers* fueron los derivados del aparato de adiestramiento Avro 504K, con motores rotativos Le Rhône, Monosoupape, Bentley o Clerget. Un Avro podía adquirirse por sólo 20 libras esterlinas en cualquier depósito de excedentes de guerra y, con un poco de dinero adicional, podía adaptarse para el transporte de dos pasajeros.

Con este tipo de aparatos, se ofrecía a los aspirantes a piloto la posibilidad de experimentar la impresión de vuelo por una guinea y la emoción de alguna figura acrobática por otra guinea complementaria. Nunca se llegó a los cinco millones de aspirantes a aviadores que un eufórico periodista había previsto en 1919 pero, de todas maneras, uno de los más activos especialistas ingleses en bautismos de vuelo, Gordon McMinnies, llevó a un total de 10 000 personas en su Avro, entre junio y julio de 1919, con una media de 42 vuelos diarios para cada uno de los cuatro pilotos que trabajaban con él, sin conseguir con ello reducir la cola de pasajeros que esperaban su turno.

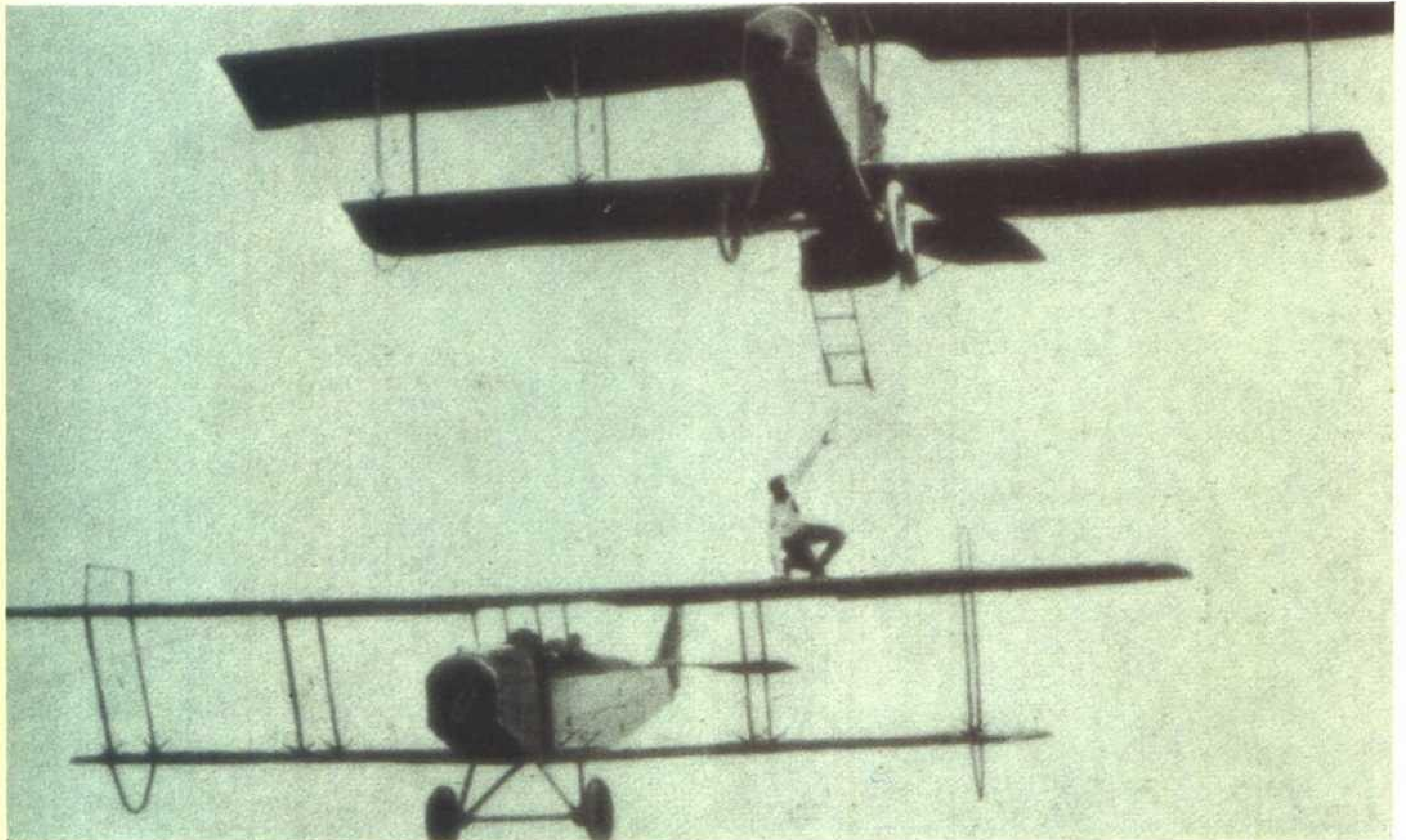
En Estados Unidos, los nuevos *barnstormers* «asolaron» el país como si se tratara de una plaga de langostas. Volaban con aviones de Havilland DH 4, Thomas Morse Scout, Standard y, sobre todo, con los legenda-

rios Curtiss JN 4D, más conocidos como Jenny. En 1919, era posible comprar uno de estos últimos aparatos por 300 dólares, todavía embalado en sus nuevos cajones de fábrica y tal vez también con un motor de recambio, que resultaba muy útil, ya que el Jenny tenía el grave problema de estar equipado con un motor Curtiss, el OX 5, cuya mala calidad le hacía muy propenso a fallar por cualquier motivo. Gozaba de tan mala fama que llegaron a definirlo como «un conjunto de averías a la espera de que suceda cualquier cosa». Por otra parte, los cajones de embalaje de los aviones desmontados resultaban muy útiles como refugio nocturno para los pilotos, a quienes nunca faltaba el coraje pero sí el dinero. Era tal su situación que uno de ellos escribió: «en realidad, el mayor riesgo en nuestra profesión es morir de hambre».



«El temerario Lindbergh»

En número creciente (por miles, sostienen algunos), los antiguos pilotos militares se dedicaron a recorrer los campos ofreciéndose a los granjeros para realizar vuelos gratuitos, a cambio de comida, alojamiento y unos cuantos dólares. Muchos de ellos no eran más que simples estafadores, pero otros muchos, a decir verdad, no sólo trabajaban para sobrevivir, sino para captar adeptos a la causa del vuelo. Entre estos últimos, figuraban hombres que más tarde alcanzarían un gran renombre en la historia de la aviación, como Clyde Pangborn, Eddie Stinson, Frank Hawks, Roscoe Turner, Eddie Rickenbacker, Wiley Post y James



Arriba: ante una multitud asombrada, un barnstormer *se exhibe boca abajo durante un vuelo invertido. A la izquierda: el acróbata Hardon transborda en vuelo de un avión a otro (Photri).*



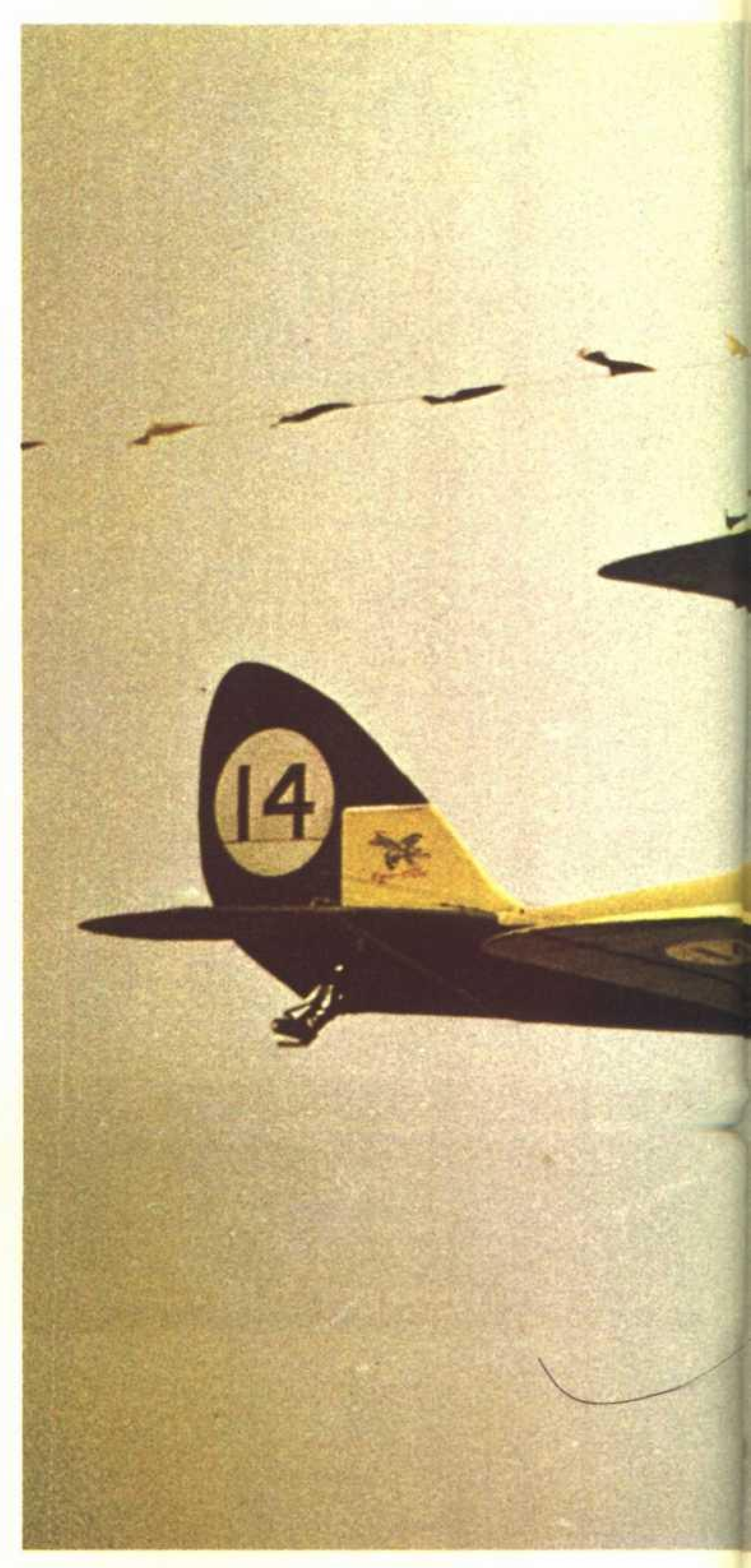
Doolittle. Y, lo más importante de todo, de sus filas salió Charles Lindbergh. Al principio llevaban una vida similar a la de los gitanos. Dormían en los campos, cobijados por las alas de su aeroplano, remendadas a menudo con trozos de la ropa de sus admiradoras más fervientes, o con los tirantes rotos sustituidos por inseguros alambres. Durante dos años, Lindbergh realizó exhibiciones con un Jenny, ganándose el apelativo de «el temerario Lindbergh» (aunque los periodistas preferían denominarlo «el loco volador»). En marzo de 1924, decidió cambiar aquel tipo de existencia y pensó que lo mejor sería enrolarse en la Aviación del Ejército, para lo cual se presentó con su remendado aeroplano en el aeródromo de Brooks, en Texas. Cuando el comandante del campo vio el Jenny con un neumático gastado, el revestimiento de tela completamente remendado y un montante roto, que sólo se sostenía por el bramante, ordenó a Lindbergh que se bajara de aquel aparato, «¡pero en seguida!».

Paseos sobre las alas

Para que el público acudiera a sus espectáculos, los *barnstormers* no cesaban de idear nuevos números: desde el paracaidismo al vuelo acrobático a baja cota hasta lo más espectacular, los paseos sobre las alas. Se afirma que el mejor caminante del aire fue Ormer Locklear, un ex instructor de pilotos de la primera guerra mundial. Cuentan que una vez, mientras surcaba el cielo de Texas en un Jenny, vio desprenderse el tapón del radiador; entonces, se encaramó sobre un ala y tapó con un trapo el agujero por donde salía agua hirviente y tal vez, a partir de ese momento, se le ocurrió repetir este ejercicio para deleite del público. Sea como fuere, el hecho es que desde entonces, tras

En la página anterior: dos instantáneas del Tiger Moth, utilizado aún hoy por los pilotos del Tiger Club británico, continuador de la tradición de los barnstormers. *Este club organiza espectáculos (con aviones más seguros) en las fiestas populares (J. Gilbert).*





Arriba: un caminante del aire de nuestros días es asegurado firmemente a los anclajes colocados sobre el ala superior de un Tiger Moth. A la derecha: un monoplano Druine Turbulent vuela junto a un Tiger Moth durante el espectáculo de una barnstormer. *En la página siguiente, abajo: un club de acróbatas de hoy utiliza el antiguo y legendario nombre de los pioneros de la acrobacia aérea (J. Gilbert; J. Bingham; M. Jerram).*

abandonar el ejército, Locklear comenzó a realizar exhibiciones cada vez más audaces y peligrosas. Se paseaba sobre las alas deslizándose por entre la intrincada trama de los cables del Jenny (tan enmarañada que, según se decía, «si un pájaro conseguía atravesarla, es que había un cable flojo»), se sentaba sobre el eje de las ruedas del tren de aterrizaje, o se colgaba, agarrado con las manos, los pies o los dientes al extremo de una soga. Aún más: mediante una escala de cuerda pasaba de su avión a otro que volaba por encima suyo.

Locklear fue un recordman, incluso cuando se le instruyó la primera acusación de que se tengan noticias por «pilotaje arriesgado», formulada por un tribunal de Los Ángeles. Locklear murió la noche del 2 de agosto de 1920, mientras participaba (junto con otros arriesgados pilotos) en el rodaje de un film, en Hollywood. Probablemente, cegado por las luces de una batería de focos, perdió el control del avión y se precipitó hacia la boca de un pozo petrolífero.

Otro notable acróbata fue Earl Daugherty, de Long Beach (California). Con la colaboración de Wesley May, un habilidoso en el ejercicio de caminar por las alas, ideó el primer ejemplo de reabastecimiento en vuelo. May inició el vuelo agachado sobre el ala superior de un biplano Standard, pilotado por Frank Hawks, con un bidón de veinte litros de gasolina atado a la espalda. Daugherty los siguió con un Jenny. Cuando el ala inferior del avión de Daugherty llegó a rozar la superior del Standard, May se aferró a su extremo, se encaramó sobre ella, caminó hasta alcanzar el depósito del Jenny, desenroscó el tapón y vació el contenido del bidón. Daugherty, como Locklear, también marchó a Hollywood para participar en rodajes de películas y asimismo allí encontró la muerte.

En Hollywood, como en todas partes, los pilotos acrobáticos pagaban un tributo de sangre cada vez más elevado. En 1923, en 179 accidentes murieron 85 pilotos y 162 resultaron heridos (es preciso recordar que muchos volaban con un acompañante). Los accidentes mortales se produjeron en buena parte como consecuencia de los lanzamientos en paracaídas, aunque también la acrobacia a baja cota y los fallos en las estructuras de los aparatos se cobraron sus víctimas.

En 1927, cuando el gobierno norteamericano aprobó las primeras disposiciones que regulaban la actividad aeronáutica, la epopeya de los *barnstormers* ya casi había terminado. Pese a todo, siempre se les reconocerá el hecho de haber contribuido en gran medida, más allá del espectáculo en sí, a difundir entre el público el interés por el vuelo.

Una tradición que renace

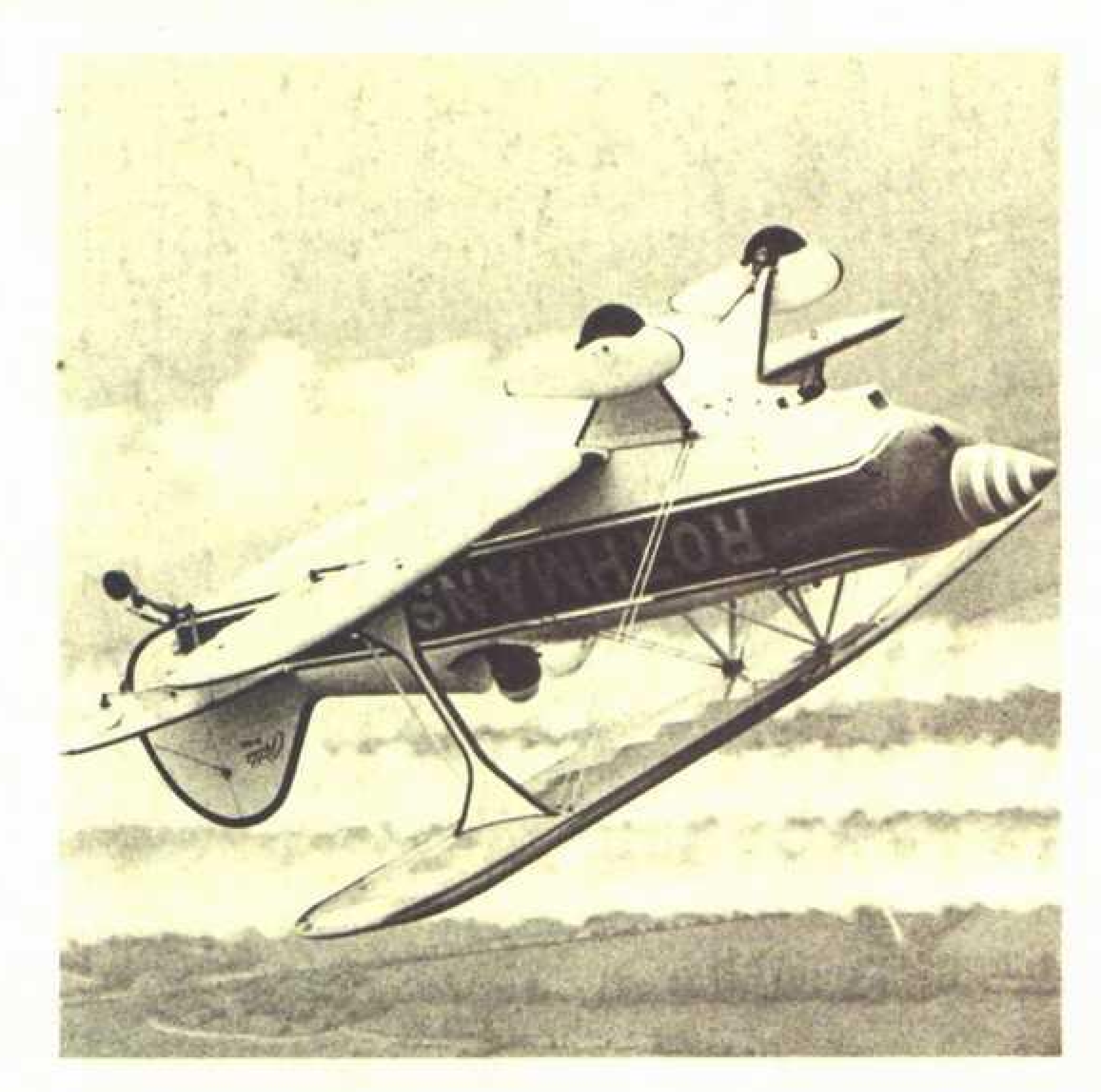
Sin embargo, la tradición de los *barnstormers* no se ha extinguido del todo, ni siquiera en nuestros días. En Inglaterra, en la década de los treinta, se mantuvo viva gracias al circo de acrobacia aérea de un pionero local de la aviación, Alan Cobham. En sólo cinco años, entre 1932 y 1936, sus pilotos (que eran muchos) ofrecieron 12 000 espectáculos y transportaron en sus aeroplanos a más de un millón de pasajeros, llegando de esta forma a un nivel casi industrial, impensable para los locos voladores que les habían precedido.

Hacia finales de la década de los cincuenta, otro inglés, Norman Jones, recogió la antorcha de Cobham. Jones, que era el presidente del Tiger Club (cuyo nombre, como puede advertirse, está inspirado en el del más famoso biplano de la serie Moth, construido por

de Havilland antes de la segunda guerra mundial), puso en marcha un espectáculo aéreo itinerante que abarcaba todos los números clásicos: acrobacia, caza de los globos, paseos sobre las alas e incluso aquella variedad de espectáculo aéreo en el cual un piloto disfrazado (aunque no demasiado bien) de granjero, de camarero o incluso de párroco pone en funcionamiento, «accidentalmente», un avión aparcado en el aeródromo y despega, realizando sorprendido las más peligrosas acrobacias, con encabritamientos y picados repentinos. Naturalmente, ante un número de este tipo resulta muy difícil que algún espectador —a fuer de ingenuo— caiga en el engaño, por lo cual incluso los más inocentes se divierten y eso es lo único que Jones y sus pilotos (que aún continúan con sus exhibiciones) desean.

Como es lógico, los pilotos del Tiger Club, muchos de los cuales son excelentes profesionales del vuelo que trabajan en empresas de transporte aéreo comercial y que participan en el circo de acrobacia aérea en sus días libres, tienen muy poco en común con la romántica imagen de los *barnstormers*. Tampoco tienen nada en común con aquellos locos voladores de antaño los pilotos de otros grupos que realizan exhibiciones, como





A la derecha: un Pitts Special del Rothmans Acrobatic Team en vuelo invertido. Abajo: una barnstormer *moderna de pie sobre el ala de un Tiger Moth del club inglés homónimo (M. Jerram; J. Gilbert).*

el Equipo Acrobático Rothmans (Rothmans Acrobatic Team) y Los Barnstormers (grupo capaz de revivir el nombre y las emociones de antaño, aunque con aviones muy diferentes).

Al igual que el de Jones, también estos clubs de entusiastas del espectáculo aéreo nacieron y realizan sus exhibiciones en Inglaterra, en las que emplean una amplia gama de aviones, entre los cuales naturalmente, ocupan un lugar de honor los Tiger Moth, todavía ágiles y robustos. Es preciso destacar que, en tiempos en los que el pasajero común casi tiene al alcance de la mano (si su economía lo permite) el vuelo supersónico, estos émulos de los temerarios aviadores consiguen aún atraer a los aeródromos a un gran número de público. Bien es cierto que, desde lo alto, en cualquier pequeña nubecilla, Curtiss, Beachey, Locklear y todos quienes les abrieron el camino, con una notable dosis de coraje y de inconsciencia y pagando a menudo con su vida, los observan con justificado orgullo. En realidad, en nuestro agitado mundo de hoy, los nuevos *barnstormers* pueden contarse entre los locos más tranquilos e inofensivos, lo cual, bien mirado, no es poco.